MONITOR 2015



Gebiedsagenda 2013

28 augustus 2015

Noord-Holland, Utrecht, Flevoland

COLOFON

De Gebiedsagenda is tot stand gekomen in samenwerking met het Rijk, de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, inliggende gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden

Titel	Monitor Gebiedsagenda 2015, Noord-Holland, Utrecht, Flevoland
Datum publicatie	28 augustus 2015
Auteurs	Bureau BUITEN Goudappel Coffeng
Vormgeving	Goudappel Coffeng

INHOUD

De Monitor Gebiedsagenda Noord-Holland, Utrecht en Flevoland 2015 biedt een actueel inzicht in de ontwikkeling van de Noordvleugel op de thema's economie, woningbouw, bereikbaarheid, landelijk gebied en groen in en om de stad, water en energie. De Monitor is een hulpmiddel bij het beoordelen van de voortgang en koers van de ambities en opgaven in de Gebiedsagenda 2013.

INLEIDING

De Gebiedsagenda is een gezamenlijk product van Rijk en regio, met als hoofddoel het behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel – het economisch kerngebied van Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Om deze ambitie te verwezenlijken zijn samenhangende inspanningen nodig. Rijk en regio staan voor de uitdaging om de schaarse ruimte in de Noordvleugel optimaal in te zetten voor het creëren van de juiste vestigingsvoorwaarden voor bedrijven en talent. In de Gebiedsagenda zijn zes hoofdopgaven benoemd.

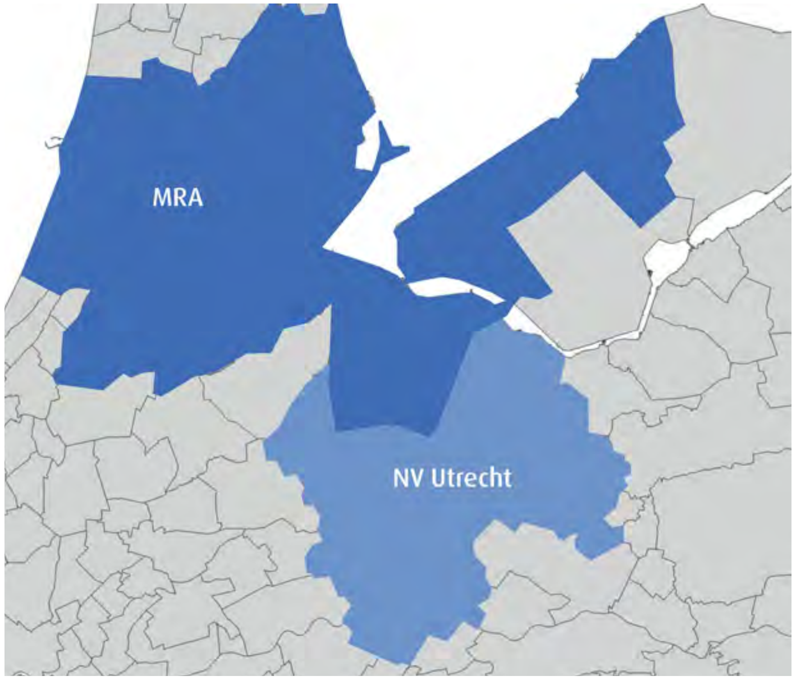


Fig 1: Geografische afbakening Noordvleugel (gemeenten per provincie) zoals gehanteerd in de Monitor

De Gebiedsagenda richt zich in hoofdzaak op de Noordvleugel: het economisch kerngebied van de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Binnen de Noordvleugel kan onderscheid worden gemaakt tussen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het Utrechtse deel van de Noordvleugel (hierna 'NV Utrecht'). Waar relevant worden verschillen tussen de MRA en NV Utrecht getoond.

ZES HOOFDOPGAVEN GEBIEDSAGENDA 2013

ECONOMIE

Optimalisatie vestigingsklimaat

Optimalisatie van het fysieke vestigingsklimaat. Dit wordt bepaald door een veelheid aan factoren, die deels bij andere thema's terugkomt.

VERSTEDELIJKING

Duurzame ontwikkeling woningbouw

Bereiken van een woningbouwontwikkeling die andere (markt)partijen uitnodigt tot het investeren in en realiseren van de gewenste woningbouw. Het tijdig voorzien in voldoende en kwalitatief passende woningen is nodig om als regio aantrekkelijk te blijven als vestigingslocatie voor bedrijven, werknemers en studenten. Woonkwaliteit, met nadrukkelijke aandacht voor duurzaamheidsaspecten, en vraaggericht bouwen staan daarbij voorop.

BEREIKBAARHEID

Goed functionerend mobiliteitsnetwerk

Het op orde brengen en houden van een goed functionerend internationaal, nationaal en regionaal/lokaal mobiliteitsnetwerk. Daarbij staan vijf I's centraal: innoveren, informeren, investeren, in stand houden en inrichten.

NATUUR EN LANDSCHAP

Aantrekkelijk landelijk gebied en groen in en om de stad

Het versterken van zowel de functies natuur, recreatie en landbouw als de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten en structuren.

WATER

Robuust watersysteem

Het realiseren van een veilig, robuust en houdbaar watersysteem. Hiertoe is een aantal deelopgaven geformuleerd, waarbij het Deltaprogramma overkoepelend van belang is.

ENERGIE

Verduurzaming energievoorziening

Verduurzaming van de energievoorziening, met als inzet het leveren van een substantiële bijdrage aan de opwekking op nationaal niveau van 14% duurzame energie in 2020 en 16% in 2023. Op langere termijn is het streven gericht op energieneutraliteit.

De Monitor is bedoeld als instrument voor het volgen van de ontwikkeling van de Noordvleugel en als basis voor beleidsevaluaties. Per hoofdopgave zijn de huidige situatie en recente ontwikkeling van de Noordvleugel geschetst aan de hand van vier tot vijf sleutelindicatoren. Deze indicatoren zijn zo geselecteerd dat zij in één oogopslag inzicht bieden in (de bijdrage van de Gebiedsagenda aan) de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. Ook de zeven gebiedsopgaven – de majeure integrale gebiedsontwikkelingen in de Noordvleugel – zijn in de Monitor beknopt beschreven. De keuze voor een compacte monitor brengt overigens met zich mee dat niet de gehele Gebiedsagenda erdoor is afgedekt.

Dit is de tweede editie van de Monitor, na de nulmeting van 2014. De monitor zal ook hierna periodiek verschijnen. De Monitor zoals die nu voorligt, is een instrument in ontwikkeling: volgende edities worden waar nodig aangevuld en aangescherpt. In vergelijking met de vorige monitor is meer aandacht besteed aan de samenhang tussen de hoofdopgaven onderling en de samenhang tussen de hoofdopgaven en de gebiedsopgaven. Tevens zijn enkele indicatoren toegevoegd om, meer nog dan vorig jaar, de internationale concurrentiepositie in beeld te brengen.

Voor deze publicatie is gebruik gemaakt van diverse databronnen. De belangrijkste zijn het CBS, het Compendium voor de Leefomgeving, LISA, het NFIA, NS, Rijkswaterstaat, RVO, Schiphol, en diverse andere (regionale) monitoren. Ook zijn data aangeleverd door provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht en diverse gemeenten in de Noordvleugel. De data die voor deze publicatie zijn gebruikt zijn te raadplegen in het Digitaal tabellenboek Monitor Gebiedsagenda.

De Monitor heeft de volgende opbouw:

- het 'dashboard' op de volgende pagina's presenteert de kern van de huidige stand van zaken;
- vanaf pagina 8 is per hoofdopgave een beeld geschetst van de huidige situatie aan de hand van vier tot zes sleutelindicatoren;
- en vanaf pagina 24 zijn de gebiedsopgaven in iets meer detail beschreven.

DASHBOARD DE ZES HOOFDOPGAVEN

ECONOMIE

+
- Werkgelegenheid in Noordvleugel bleef gelijk tussen 2010 en 2014, terwijl er landelijk sprake was van een daling van -0,6%.
- Buitenlandse investeringen creëren in 2014 ca. 2.415 nieuwe arbeidsplaatsen, t.o.v. ca. 1.000 in 2013.
- Totale BRP van de Noordvleugel steeg tussen 2012 en 2013 met +0,3% tot 166,6 miljard euro

−
- BRP per hoofd is tussen 2012 en 2013 met -0,4% afgenomen
- Almere: daling werkgelegenheid (-3,4% tussen 2010 en 2014) sterker dan landelijk.

VERSTEDELIJKING

+
- Noordvleugel is in trek als woonregio; er is een positief migratiesaldo met de rest van Nederland.
- De afgifte van het aantal bouwvergunningen stijgt weer; 9.100 in 2014 ten opzichte van 7.300 in 2013.
- Almere: aantal bouwvergunningen stijgt (van 500 in 2013 naar 640 in 2014); waarschijnlijk stijging aantal nieuwbouwwoningen gepland vanaf 2016

−
- Productie van nieuwbouwwoningen blijft achter bij de berekende behoefte.
- Plancapaciteit naar woonmilieu vertoont een mismatch met de verwachte vraag.

BEREIKBAARHEID

+
- Het aandeel fiets in het totaal aantal verplaatsingen is in Amsterdam en Utrecht in tien jaar met ongeveer 5% gestegen
- Opening Hanzelijn zorgt voor extra groei treinreizigers
- Internationale bereikbaarheid via Schiphol is (nog verder) verbeterd, aantal passagiers gegroeid naar bijna 55 mln. en aantal bestemmingen gegroeid naar 267 in 2014.

−
- Het aantal mensen dat met de trein naar Schiphol reist is tussen 2009 en 2012 afgenomen van 39% naar 35%.
- Doorrijsnelheid met de auto in de spits nog steeds laag op ring Amsterdam en op stedelijke inprikkers

NATUUR EN LANDSCHAP

+
- De provincies Noord-Holland en Flevoland lopen voor met verwerving EHS (72% resp. 82% van hun taakstelling t.o.v. nationaal 58%).
- Er wordt meer gebruik gemaakt van recreatiegebieden in Noord-Holland en Flevoland.

−
- Groen-rood-verhouding staat onder druk (-2,3% in 2010 ten opzichte van 2006).

WATER

+
- Ecologische toestand Randmeren-Zuid verbeterd.
- Waterschappen Stichtse Rijnlanden (65%) & Amstel, Gooi en Vecht (96%) voldoen in grote mate aan norm volgens verlengde 3e toets Waterveiligheid.

−
- RRAAM: chemische en ecologische kwaliteit Markermeer & IJmeer voldoet in 2014 niet.

ENERGIE

+
- Provincies Noord-Holland en Flevoland verzorgen 42% van de nationale productie van windenergie.
- Er wordt in woningen binnen de Noordvleugel minder energie verbruikt dan landelijk.

−
- Aandeel in nationale productie zonne-energie (Noord-Holland, Utrecht, Flevoland) blijft met 25% nog achter bij aandeel bevolking/huishoudens.

DE ZEVEN GEBIEDSOPGAVEN

ZUIDAS

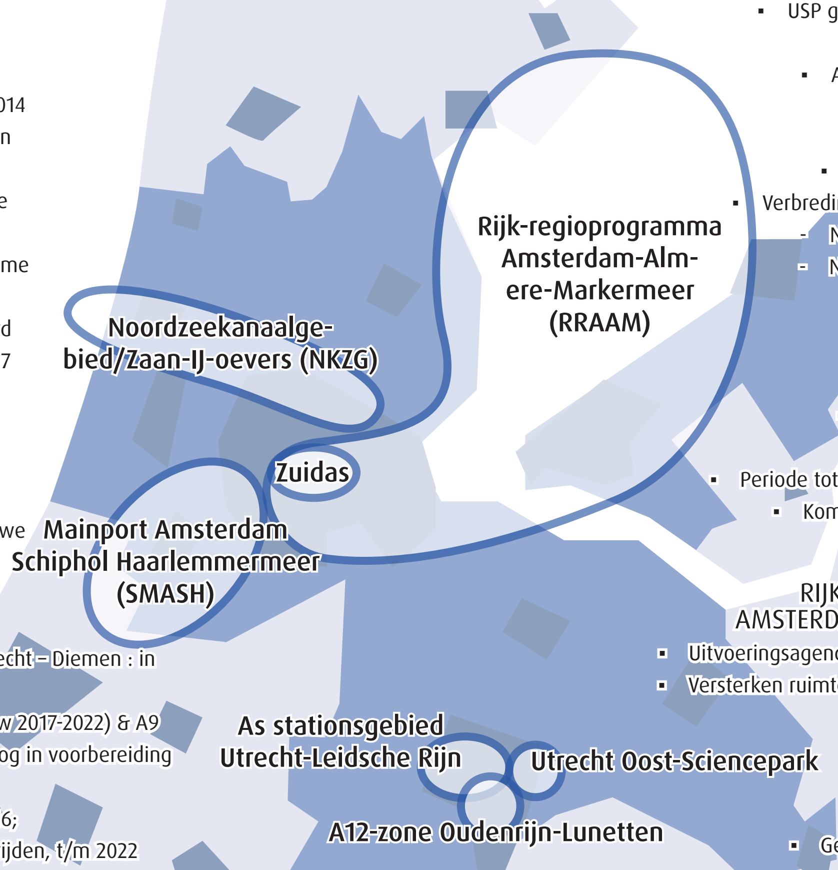
- Werkgelegenheidsontwikkeling: +8,3% in 2014
- Sinds 1998: +662.000 m2 functies (59% kantoren, 18% woningen, 23% voorzieningen) In aanbouw: 258.000 m2
- Aantal woningen: sinds 2010 stabiel (ca. 1.100), tot aan 2020 toevoeging van +2.000 gepland
- A10 Zuid ondergronds en verbreed: start 2017
- Opwaardering Station-Zuid-WTC: start 2017

AS STATIONSGEBIED UTRECHT-LEIDSCHE RIJN

- Werkgelegenheidsontwikkeling: +3,5% in 2014
- Herontwikkeling stationsgebied Fase 1 op schema, in 2020 gereed
- Toekomstvisie voor Fase 2 "Healthy Urban Boost" in 2014 opgesteld, over structuurvisie wordt in eerste helft van 2016 besloten
- Stadskantoor, Muziekcentrum TivoliVredenburg, entree stationsplein West en Rabobank gerealiseerd
- Aantal woningen: ca. 32.600 per 1-1-2015, netto toename van +642 t.o.v. 2014
- 21.000 van 31.000 woningen Leidsche Rijn gerealiseerd
- Leidsche Rijn Centrum in aanbouw; gereed medio 2017

RRAAM

- Werkgelegenheidsontwikkeling: -1% in 2014
- Sinds 2010 zijn +5.000 woningen netto toegevoegd, doelstelling lange termijn 60.000 woningen.
- MIRT-verkenning IJmeerverbinding: zodra 25.000 nieuwe woningen gebouwd en realisatie IJburg2 in zicht
- SAA (snelwegen Schiphol-A'dam-Almere):
  - A10-Oost/ A1 Diemen: gereed
  - A1/A6 Diemen – Almere Havendreef & A9 Holendrecht – Diemen : in aanbouw, gereed 2020
  - A6 Almere Havendreef – Almere Buiten-Oost (bouw 2017-2022) & A9 Badhoevedorp – Holendrecht (bouw 2019-2026) nog in voorbereiding
- OV-SAAL (trein Schiphol-Lelystad) in aanbouw:
  - korte termijn: aanleg hoogfrequent spoor, t/m 2016;
  - lange termijn: verdere uitbreiding spoorboekloos rijden, t/m 2022
- Luwtemaatregelen Hoornse Hop: start realisatie 2017
- Marker Wadden fase 1: start realisatie 2016
- Stedelijke Bereikbaarheid Almere (SBA) fase 1a (o.a. verbetering stedelijk wegennet) in uitvoering t/m 2020



NOORDZEEKANAAL/ZAANIJ-OVERS (NZKG)

- Werkgelegenheidsontwikkeling: +1,1% in 2014
- Doelstelling MIRT Zaan/IJ: realisatie 30.000 woningen tot 2040 op ZaanIJ-oevers.
- Totaal aantal woningen: ca. 54.300 per 1-1-2015, netto toename van +171 t.o.v. 2014
- Netto goederenoverslag 2014: 98 mln. Ton (+3% t.o.v. 2013)
- Ruimte intensiveringsmonitor gereed in 2015
- Zeesluis IJmuiden: start realisatie 2016

UTRECHT-OOST/SCIENCE PARK

- Werkgelegenheidsontwikkeling: +0,9% in 2014
- USP groeiend internationaal kenniscluster: verhuizing RIVM, Prinses Maxima Centrum en HU
- Aantal woningen stabiel sinds 2012 (ca. 2.400); in 2015 toename van +650 verwacht
- Regionale OV-verkenning in 2015 gestart
- Tramverbinding Utrecht Centraal-Uithof: gereed 2018
- Verbreding A27 Lunetten – Rijnsweerd (bak van Amelisweerd):
  - Naar 4 + 6 rijstroken in 2013 gereed gemaakt
  - Naar 2x7 rijstroken: OTB/MER medio 2016 ter inzage.
- Samenwerking partijen versterkt; in november 2014 is gedeelde ambitie uitgesproken

A12-ZONE OUDENRIJN-LUNETTEN

- Stuurgroep verwacht voor 2025 geen grootschalige ontwikkelingen in het gebied
- Periode tot 2020 benoemd als fase van 'actief rentmeesterschap'.
- Komende jaren inzetten op actuele ruimtelijke opgaven & gebied aantrekkelijk houden

RIJKSPROGRAMMA STRUCTUURVISIE MAINPORT AMSTERDAM SCHIPHOL HAARLEMMERMEER (SMASH)

- Uitvoeringsagenda SMASH met concrete acties vastgesteld (juni 2014).
- Versterken ruimtelijk-economische samenhang Mainport en Metropool als speerpunt
- Ruimtelijke restricties Schipholregio voortgezet. Mogelijkheden voor transformatie binnen 20Ke-contour; overleg gaande
- Gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Haven van Amsterdam en SADC werken visie op circulaire economie in Westas verder uit;
- Plannen OLV Kerntraject worden verder uitgewerkt, plannen Ongestoord Logistieke Verbinding (OLV) Greenport in onderzoeksfase

ECONOMIE

Ontwikkeling sterke sectoren

De Gebiedsagenda heeft versterking van de internationale concurrentiepositie als overkoepelend doel. Alle thema's en gebiedsopgaven van de Gebiedsagenda dragen op hun manier bij aan de (internationale) concurrentiepositie. Vanuit het thema economie wordt binnen de Gebiedsagenda hoofdzakelijk ingezet op het geconcentreerd bieden van ruimte aan economische activiteiten. De andere thema's scheppen echter evenzeer belangrijke randvoorwaarden voor bedrijvigheid en leefbaarheid.

Werkgelegenheid

De Noordvleugel telde ca. 1.829.000 banen in 2014, 23% van het landelijk totaal. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) levert 70% van het aantal banen in de Noordvleugel, het Utrechtse deel van de Noordvleugel (NV Utrecht) de overige 30%.

Het aantal banen in de Noordvleugel groeide in 2014 licht (0,1%) ten opzichte van 2013, terwijl de werkgelegenheid landelijk daalde. In de MRA steeg het aantal banen met +0,3%, terwijl in de NV Utrecht sprake was van een krimp van de werkgelegenheid van -0,5% in 2014. Hiermee is de werkgelegenheidsontwikkeling in de NV Utrecht in 2014 wel verbeterd t.o.v. 2013, toen de krimp -1,5% bedroeg.

De majeure gebiedsopgaven – zie pagina 24 – kennen in 2014 een beduidend sterkere werkgelegenheidsstijging dan de rest van de Noordvleugel. Met name op de Zuidas (+8,3%) en in de As Stationsgebied Utrecht – Leidsche Rijn (+3,5%) nam het aantal banen in 2014 sterk toe. Ook de banengroei in het Noordzeekanaalgebied/ZaanIJ-oevers (+1,3%) en in Utrecht Oost/Science Park (+0,9%) ligt nog ruim boven het gemiddelde van de Noordvleugel. RRAAM vormt de enige uitzondering binnen de gebiedsopgaven; in de gemeente Almere nam het aantal banen in 2014 met -1% af.

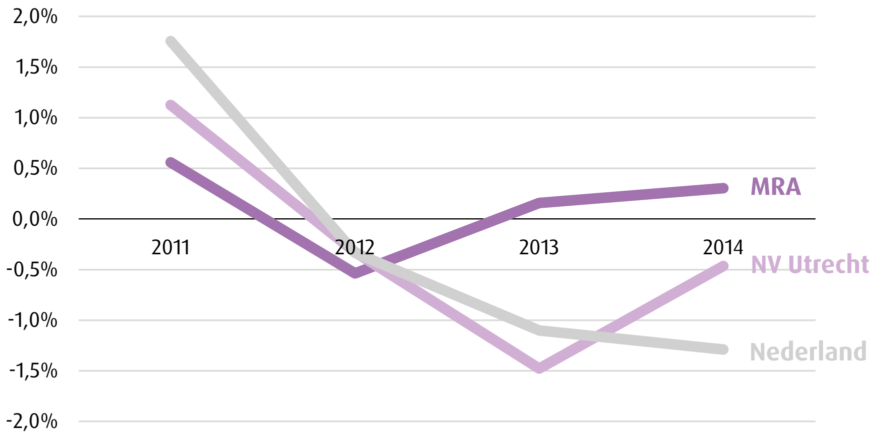


Fig 2: Jaarlijkse ontwikkeling werkgelegenheid in % voor de MRA, NV Utrecht en Nederland, 2010-2014[1]

Bron: LISA, geraadpleegd april 2015

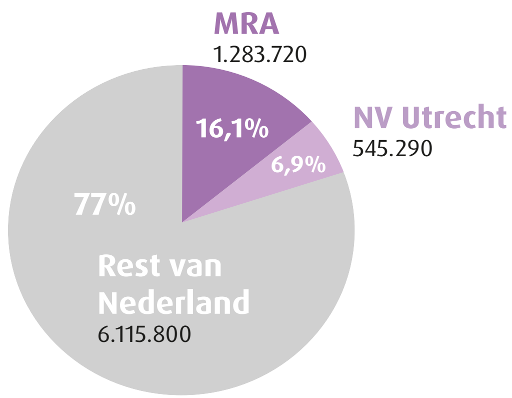


Fig 3: Aantal banen in de MRA, NV Utrecht en Nederland, 2014

Bron: LISA, geraadpleegd april 2015

[1] De werkgelegenheidscijfers in de monitor Gebiedsagenda Noordvleugel zijn afkomstig van LISA. De Economische Verkenning MRA gebruikt voor de werkgelegenheidsontwikkeling een andere bron (CBS, CPB, bewerking TNO) en rapporteert daardoor een andere procentuele werkgelegenheidsontwikkeling in 2014 voor de MRA dan figuur 2 van deze monitor.

Ontwikkeling sterke sectoren

De Economic Boards van Amsterdam (EBA) en Utrecht (EBU) hebben clusters (MRA) en thema's (NV Utrecht) benoemd die van belang zijn voor de regionale economie en voor de internationale concurrentiepositie van de regio. De MRA zet in op de clusters finance, ICT/e-Science, medische zorg, life science, creatieve industrie, tuinbouw, logistiek, toerisme en de maakindustrie. Voor de NV Utrecht zijn Groen, Gezond en Slim de economische thema's[2]. Groen bevat o.a. duurzame energieproductie, recycling, waterwinning en -distributie, ingenieursbureaus en R&D. Gezond bestaat voornamelijk uit zorg en welzijn, R&D in de (bio)medische hoek, farmacie en ontwikkeling en productie van medische apparatuur. Slim omvat onder meer de gaming industrie, ICT, industrieel ontwerp, marketing- & PR-bureaus en architecten.

In de MRA kenden de clusters ICT (+2,0% gemiddelde jaarlijkse groei 2010-2014), creatieve industrie (+1,5%), en toerisme (+1,5%) de sterkste werkgelegenheidsgroei, terwijl de maakindustrie (-2,2% gemiddelde jaarlijkse afname 2010-2014) en tuinbouw/agrifood (-1,9%) relatief veel banen inleverden. Mogelijk kenden deze laatste twee sectoren wel een stijging van de arbeidsproductiviteit en namen zij in toegevoegde waarde minder of helemaal niet af. In de NV Utrecht steeg de werkgelegenheid binnen de thema's Slim en Gezond licht (+0,2% resp. +0,1% gemiddeld jaarlijks tussen 2010 en 2014), terwijl het aantal banen in deze periode binnen het thema Groen met gemiddeld -1,3% per jaar afnam. Deze banenkrimp zit vooral in de ingenieursbureaus en energieproductie die binnen dit thema vallen.

Bruto regionaal product

Het BRP van de Noordvleugel steeg tussen 2012 en 2013 met +0,3% tot 166,6 miljard euro[3], oftewel 26% van het BBP van heel Nederland. Het BRP is onder te verdelen in 118,4 miljard euro in de MRA en 48,2 miljard euro in de NV Utrecht. Per hoofd is het BRP in de NV Utrecht met ca. €50.400 iets hoger dan de ca. €49.300 in de MRA, en beide BRPs liggen flink boven het landelijk gemiddelde van ca. €38.300.

Het BRP per hoofd is een belangrijke indicator van de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel. In 2013 staat de Noordvleugel met vijfde op de ranglijst van Europese stadsregio's naar BRP per hoofd, tussen Parijs en Dublin (figuur 5). Gemeten naar de totale omvang van het BRP neemt de Noordvleugel de 8e positie in.

[2] De EBU kiest bewust voor een thematische insteek, maar voor de monitor heeft zij de thema's ook sectoraal afgebakend met een binnenring van kernactiviteiten ('1st tier') en een buitenring ('2nd tier'). De monitor hanteert de 1st tier-afbakening. Zie bijlage 1 voor een nadere omschrijving van deze afbakening en enkele kanttekeningen hierbij.

[3] Deze getallen zijn inclusief de correctie in de BBP rekenregels van de EU.

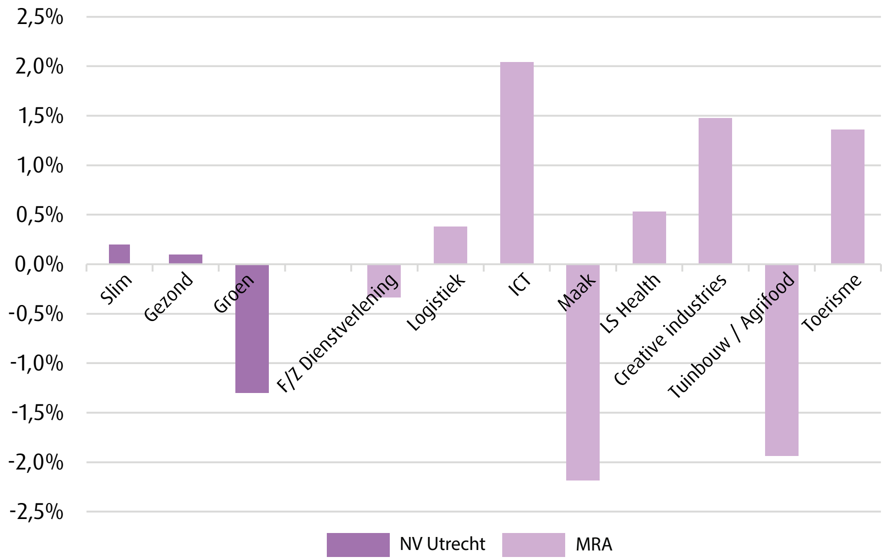


Fig 4: Gemiddelde jaarlijkse werkgelegenheidsontwikkeling sterke sectoren 2010-2014

Bron NV Utrecht: EBU & Provincie Utrecht

Bron MRA: Amsterdam Economic Board, Provincies Noord-Holland & Flevoland

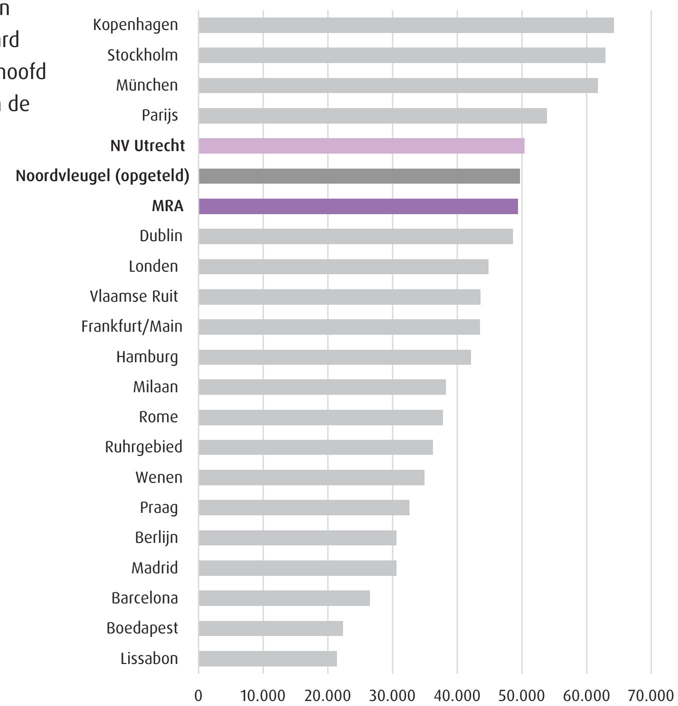


Fig 5: Bruto regionaal product per hoofd van de bevolking in 2013 internationaal vergeleken

Bron: CBS (cijfers NV Utrecht), Economische Verkenningen, MRA (cijfers MRA) en Randstad Monitor/Netherlands Economic Observatory (alle overige cijfers obv gereviseerde cijfers CBS/Eurostat)

Buitenlandse investeringen

In 2014 was er in de Noordvleugel sprake van 135 buitenlandse (initiële) investeringsprojecten[4], goed voor een investeringsbedrag van 58 miljoen euro en 2.415 nieuwe arbeidsplaatsen. Figuur 6 laat zien dat het totale investeringsbedrag in de Noordvleugel sterk fluctueert, maar na de stijging in 2013 weer op het niveau ligt van 2012. Het aantal arbeidsplaatsen als gevolg van de investeringen bleef tussen 2010 en 2013 vrij constant, maar is in 2014 meer dan verdubbeld t.o.v. 2013.

Noordvleugel trekt internationale hoofdkantoren aan

Het aantal internationale hoofdkantoren in de Noordvleugel is een indicator van de internationale concurrentiepositie en de internationale uitstraling van het gebied. In 2014 trok de Noordvleugel 39 buitenlandse vestigers met een hoofdkantoorfunctie aan, versus 19 in de rest van Nederland. Deze 39 vestigers brachten een investeringsbedrag van 35 miljoen euro naar de Noordvleugel en 584 arbeidsplaatsen, het hoogste aantal sinds 2010. Figuur 7 laat zien dat het aandeel van de Noordvleugel in het landelijke totale investeringsbedrag en banen van nieuwe buitenlandse vestigers met hoofdkantoorfunctie toeneemt.

Ontwikkeling vestigingen & banen Almere

Almere (gebiedsopgave RRAAM) vormt één van de belangrijkste verstedelijkingsopgaven binnen de Noordvleugel. Deze verstedelijkingsopgave en de economische groei in Almere en in de Noordvleugel als geheel hangen sterk met elkaar samen. Daarom is het in deze monitor van belang om de ontwikkeling van het aantal banen en vestigingen in Almere te belichten. Figuur 8 toont dat het aantal banen - na toename in 2011 en stagnatie in 2012 - gemiddeld met -2,4% per jaar afnam tussen 2012 en 2014. Wel is de werkgelegenheidsontwikkeling voor 2013-2014 (-1%) duidelijk gunstiger dan in de periode 2012-2013 (-3,5%).

[4] Bruto, niet verminderd met het aantal buitenlandse bedrijven dat is vertrokken of beëindigd).

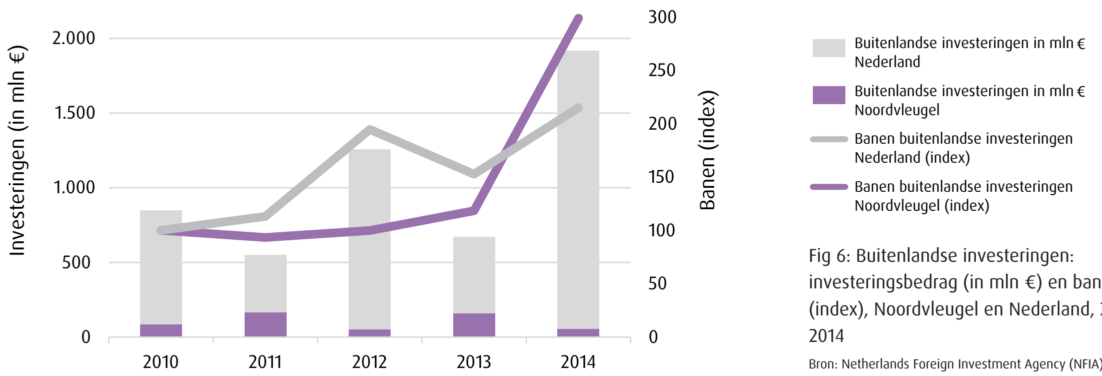


Fig 6: Buitenlandse investeringen: investeringsbedrag (in mln €) en banen (index), Noordvleugel en Nederland, 2010-2014

Bron: Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA), april 2015

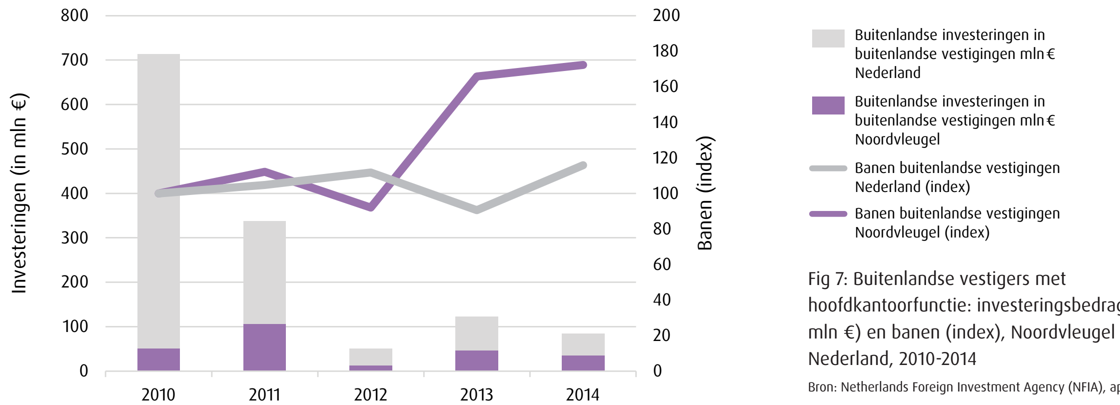


Fig 7: Buitenlandse vestigers met hoofdkantoorfunctie: investeringsbedrag (in mln €) en banen (index), Noordvleugel en Nederland, 2010-2014

Bron: Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA), april 2015

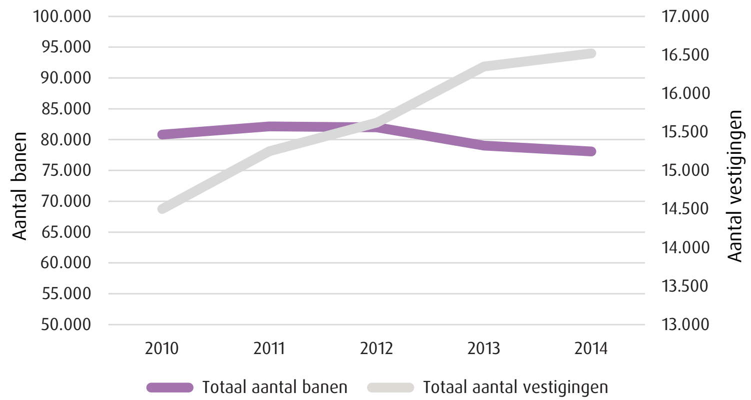


Fig 8: Aantal banen & vestigingen in Almere, 2010-2014

Bron: LISA, geraadpleegd april 2015

VERSTEDELIJKING

Duurzame ontwikkeling woningbouw

Om aantrekkelijk te blijven als vestigingslocatie voor binnen- en buitenlandse bedrijven, werknemers en studenten, moet de Noordvleugel tijdig voorzien in de kwalitatieve en kwantitatieve woningbehoefte. Gerekend vanaf 2010 is er tot aan 2040 nog behoefte aan een netto toevoeging van 440.000 woningen, hetgeen een forse inspanning van markt, corporaties en overheden vergt.

Woningproductie

In 2014 werden er in de Noordvleugelgemeenten ruim 9.200 nieuwbouwwoningen opgeleverd, 6,6% minder dan in 2013. Iets meer dan tweederde (ruim 6.200 woningen) werd binnenstedelijk gebouw, de rest (ruim 3.000) op uitleglocaties. Voor de Noordvleugelgemeenten in Flevoland is de verhouding binnenstedelijk-uitleglocaties andersom. In de NV Utrecht wordt verhoudingsgewijs veel op uitleglocaties gebouwd, doordat Leidsche Rijn volgens de BBG2000-grenzen als uitleglocatie geldt.

De ontwikkeling van het aantal bouwvergunningen geeft aan dat de woningmarkt aantrekt: in 2014 werden er in de Noordvleugel werden ca. 9.100 bouwvergunningen uitgegeven, versus 7.300 vorig jaar. De komende jaren kan dan ook met name in de grote steden een (lichte) toename van nieuwbouw verwacht worden, beginnend in 2016.

De majeure gebiedsopgaven in de Noordvleugel zijn belangrijke woningbouwlocaties alsook voor de toevoeging van functies als kantoren en voorzieningen. Leidsche Rijn en de gemeente Almere voorzien in een belangrijk deel van de verstedelijkingsopgave van de Noordvleugel. Het aantal woningen in beide gebieden steeg in 2014 met 2% resp. 1%. Op de Zuidas is het aantal woningen de afgelopen jaren stabiel gebleven (rond de 1.100), maar dit aantal zal de komende jaren toenemen, met 85.000 m2 aan woningen in aanbouw per 1-1-2015. Tot slot is in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 de doelstelling geformuleerd om minimaal 30.000 woningen langs de oevers van de Zaan en de IJ te realiseren, waarvan er sinds 2004 al ruim 7.000 zijn toegevoegd.

Indicator	Regio	Uitleglocaties	Binnenstedelijk	% Binnenstedelijk	Totaal 2014	Totaal 2013
Nieuwbouw	Flevoland MRA	564	63	10%	627	763
	Noord-Holland MRA	1.282	4.651	78%	5.933	6.302
	Noordvleugel Utrecht	1.137	1.523	57%	2.660	2.802
	Noordvleugel	3.009	6.211	67%	9.220	9.867

Fig 9: Aantal gerealiseerde nieuwbouwwoningen in 2013 & 2014
Bron: Nieuwbouwwoningen: CBS, geraadpleegd augustus 2015
Bron: Verhouding uitleglocaties & binnenstedelijk: Monitor Woningbouwproductie Noordvleugel: Woningvraag, Plancapaciteit en Productie, juli 2015

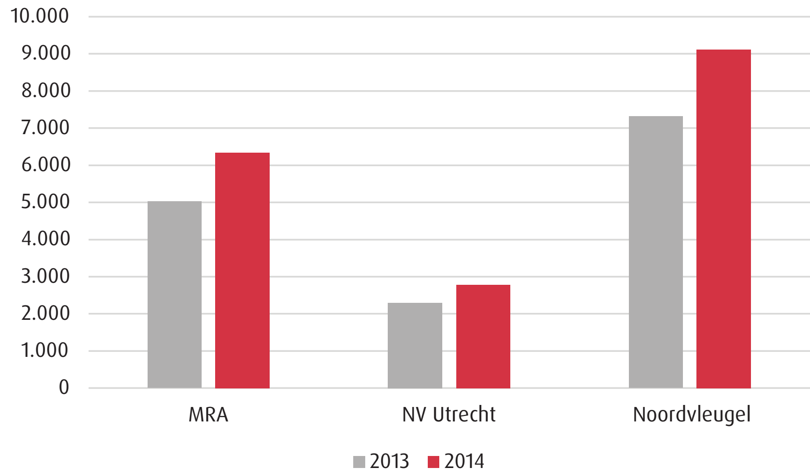


Fig 10: Aantal verleende bouwvergunningen in 2013 & 2014
Bron: Monitor Woningbouwproductie Noordvleugel: Woningvraag, Plancapaciteit en Productie, juli 2015

Verstedelijking in Almere

In de gemeente Almere is het aantal gerealiseerde nieuwbouwwoningen tussen 2012 en 2014 gelijk gebleven (500 à 600 woningen per jaar, zie figuur 11). Door de stijging van het aantal verleende bouwvergunningen in 2014 zal het aantal nieuwbouwwoningen vanaf 2016 waarschijnlijk weer gaan stijgen.

Kwalitatieve woningbehoefte

In de Noordvleugelprovincies wordt op lange termijn (tot aan 2030/2040) zowel een tekort aan centrumstedelijke en stedelijk vooroorlogse woonmilieus als aan dorpse en landelijke milieus verwacht. Alleen in Flevoland is er genoeg capaciteit aan landelijke woningen. Utrecht heeft op termijn vooral een tekort aan kleinstedelijke milieus. Woningen in naoorlogse milieus zijn er meer dan voldoende vergeleken met de vraag. Hier ligt op termijn wellicht – net als voor kantoorlocaties met veel leegstand – een transformatieopgave: er dreigt een mismatch van plancapaciteit en toekomstige vraag naar woonmilieus.

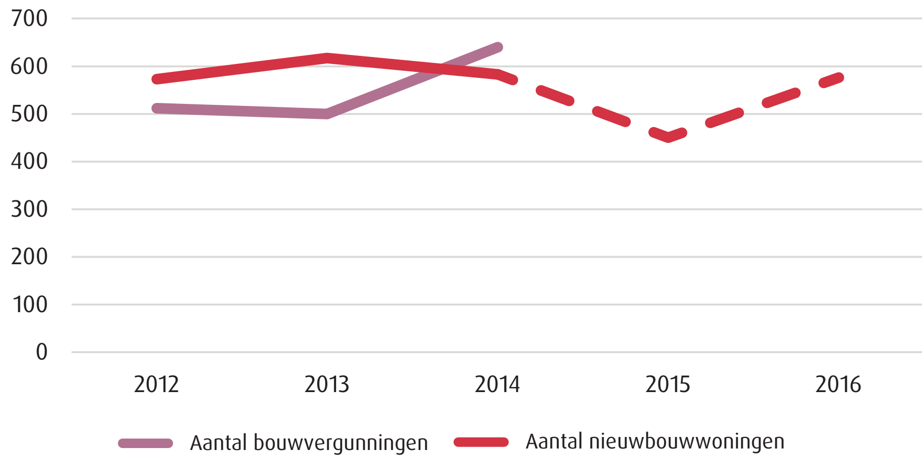


Fig 11: Aantal verleende bouwvergunningen en gerealiseerde/geplande woningen Almere, 2012-2016

Bron: Concept Monitor Woningbouwproductie Noordvleugel mei 2015

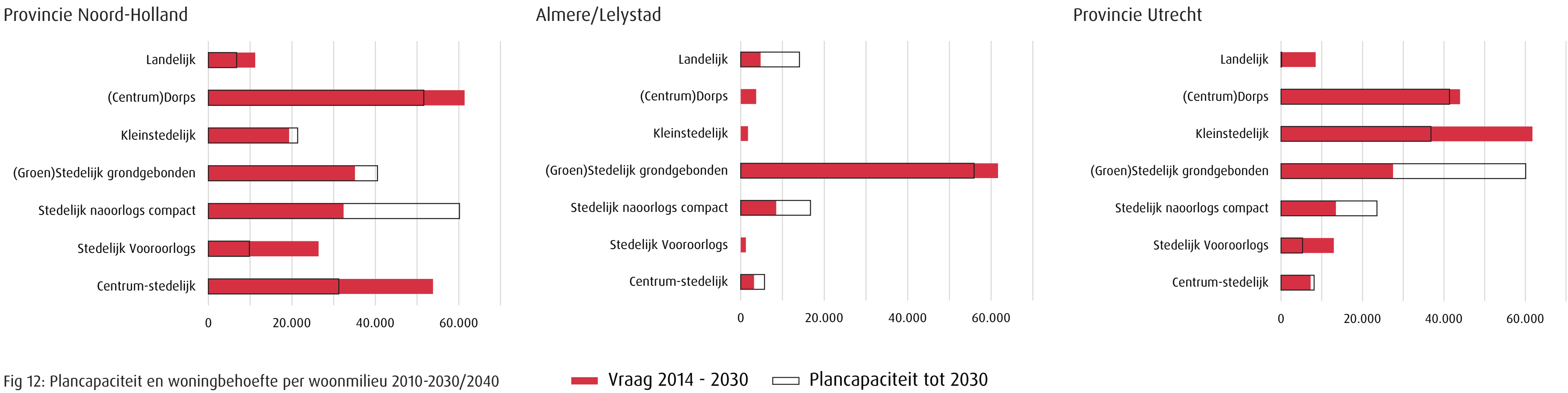


Fig 12: Plancapaciteit en woningbehoefte per woonmilieu 2010-2030/2040

Bron: Monitor Woningbouwproductie Noordvleugel juli 2015

Instroom naar de Noordvleugel blijft toenemen

In de Noordvleugel wonen zo'n 4 miljoen inwoners verdeeld over 1,57 miljoen huishoudens. De Noordvleugel kent een versnellende bevolkingsgroei. Het grootste deel van de groei komt door natuurlijke aanwas (geboorteoverschot). Het buitenlands migratiesaldo is in 2014 ten opzichte van 2013 sterk gestegen, vooral naar de MRA. De gemeente Utrecht verwelkomt overwegend binnenlandse migranten. In de meer landelijke gebieden van de Noordvleugel is er sprake van een negatief binnenlands migratiesaldo. Al met al is er sprake van een verstedelijkingstrend. Hierdoor neemt de spanning op de stedelijke woningmarkt in Utrecht en Amsterdam toe.

Buitenlandse kenniswerkers

De mate waarin een regio of land internationale kenniswerkers aantrekt is een indicator van de internationale concurrentiepositie. In Nederland is slechts 17% (cijfers over 2010) van de buitenlandse werkenden een kenniswerker (tegenover een derde van de autochtone beroepsbevolking). Slechts 3,4% van het aantal kenniswerkers is dan ook maar van buitenlandse komaf. In Duitsland is dit 4,9% en in België zelfs 8,5%. Het gemiddelde in de EU ligt op 5% (Bron: Buitenlandse Kenniswerkers in Nederland, PBL, 2014).

Uit het PBL onderzoek blijkt verder dat een groot deel van de buitenlandse kenniswerkers in en rond Amsterdam werkt; het aandeel buitenlandse kenniswerkers is hier dan ook het hoogst. In Utrecht trekken de universiteit en de zakelijke dienstverlening veel buitenlandse kenniswerkers aan.

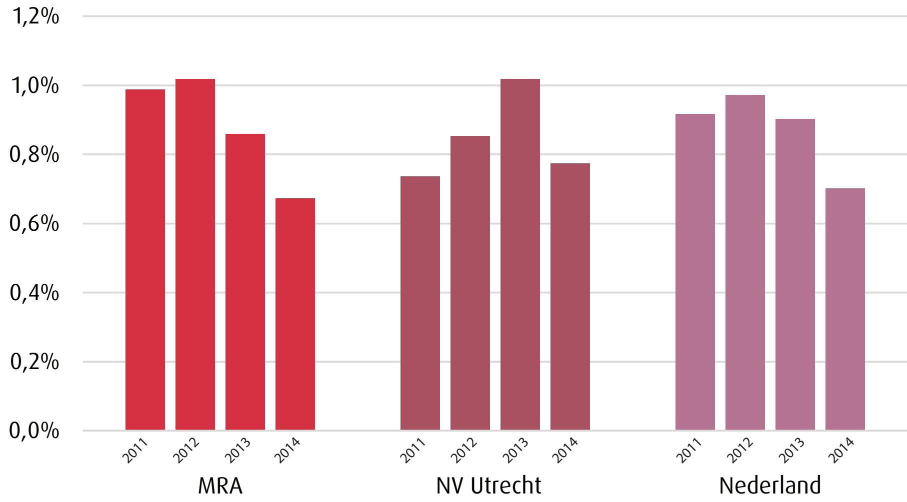


Fig 13: Jaarlijkse groei aantal huishoudens in % MRA, NV Utrecht en Nederland 2010-2014
Bron: CBS, geraadpleegd 11 april 2015

Regio	Natuurlijke aanwas	Saldo buitenlands	Saldo binnenlands	Groei
MRA	9.100	7.500	4.000	20.600
Utrecht (Provincie)	5.700	1.600	2.500	9.800
Almere/Lelystad	1.900	200	-1.000	1.100
Gemeente Amsterdam	5.900	4.600	500	11.000
Gemeente Utrecht	3.400	400	2.200	6.000

Fig 14: Indicatie bevolkingsontwikkelingen 2014 (voorlopige cijfers)
Bron: Monitor Woningbouwproductie Noordvleugel: Woningvraag, Plancapaciteit en Productie, juli 2015

BEREIKBAARHEID

Goed functionerend mobiliteitsnetwerk

De Noordvleugel heeft haar sterke economische positie mede te danken aan haar goede bereikbaarheid. De mainport Schiphol biedt via de lucht toegang tot de hele wereld. Er wordt flink geïnvesteerd in de hoofdinfrastructuur van weg en spoor. Met het oog op de verdere verstedelijking van de regio is het van belang ook goed oog te hebben voor de binnenstedelijke bereikbaarheid, vooral met fiets en openbaar vervoer.

Stedelijke deel deur-tot-deur reistijd is het meest kwetsbaar

Gevoed door de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in de stad en de verbeteringen in de hoofdinfrastructuur die het makkelijker maken voor mensen om de stad te bereiken, neemt de druk in de stad op invalswegen, openbaar vervoerknooppunten en de fietsinfrastructuur verder toe. Dit geldt vooral voor de steden Amsterdam en Utrecht. Het openbaar vervoer en het langzaam verkeer spelen een cruciale rol in het bereikbaar houden van de steden. Op dit moment wordt ongeveer 70% procent van alle verplaatsingen binnen Amsterdam en Utrecht met het openbaar vervoer of langzaam verkeer wordt gemaakt.

Figuren 15 en 16 laten zien dat in de afgelopen tien jaar vooral het fietsgebruik is toegenomen. Dit is ook terug te zien op specifieke routes zoals bijvoorbeeld tussen de binnenstad van Utrecht en De Uithof. Op dit traject is het aantal fietsers in de afgelopen tien jaar verdubbeld. De ontwikkeling van het fietsgebruik en het openbaar vervoer binnen de steden verdient meer aandacht in de monitoring om deze ontwikkelingen verder te volgen.

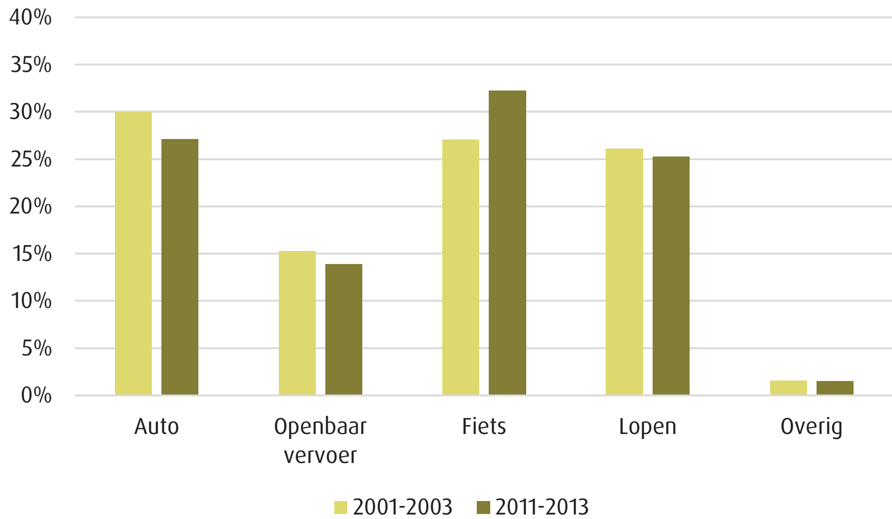


Fig 15: Verplaatsingen Amsterdam naar vervoerwijze
Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland

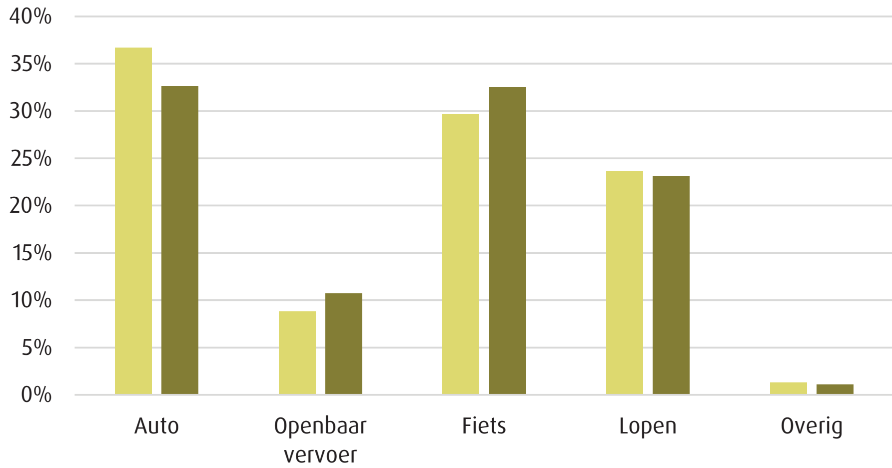


Fig 16: Verplaatsingen Utrecht naar vervoerwijze
Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland

Veel reistijdvertraging op de Amsterdamse ring en binnen de steden

Figuren 17 en 18 tonen de verhouding tussen de doorrijsnelheid in de ochtendspits ten opzichte van de vrije doorrijsnelheid. In 2013 was op een aantal plaatsen, vooral op de ring rondom Amsterdam, de snelheid in de ochtendspits minder dan 60% van de vrije doorrijsnelheid. Ook op een aantal inprikkers in de stad - zoals de Haarlemmerweg en de Van Galenstraat - heeft het verkeer een relatief lage doorrijsnelheid. Verder is op veel stadsroutes vanaf de snelweg richting de stad de snelheid lager dan 80% van de vrije doorrijsnelheid. Vooral buiten de ring kan er beter doorgereden worden.

In Utrecht was in 2013 de gemiddelde doorrijsnelheid in de ochtendspits ten opzichte van de vrije doorrijsnelheid hoger dan in Amsterdam. Alleen op een deel van de N237 (oude rijksweg Utrecht-Amersfoort) was de doorrijsnelheid lager dan 60%. In tegenstelling tot de ring rond Amsterdam kan er op de ring rond Utrecht goed worden doorgereden. Ook op de ring rond de binnenstad ligt de doorrijsnelheid maar op enkele routes lager dan 80%. De figuren op de vorige pagina laten zien dat het autogebruik binnen de steden is afgenomen ten opzichte van tien jaar geleden.

In de ochtendspits komt veel regionaal autoverkeer van buiten de steden naar Amsterdam en Utrecht. Forensen die in de stad werken worden dus met veel reistijdvertraging geconfronteerd.

Fig 17: Doorrijsnelheid ochtendspits t.o.v. vrije doorrijsnelheid hoofdwegen Amsterdam 2013

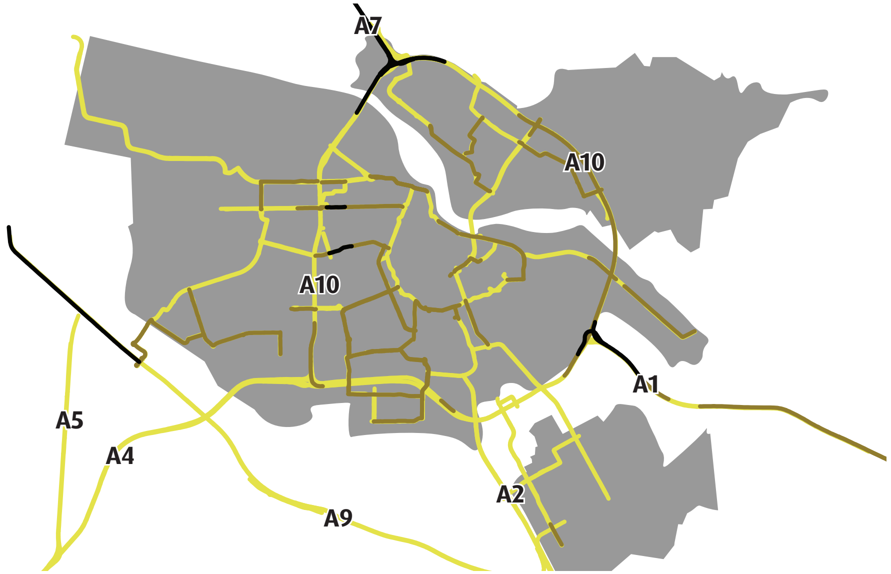
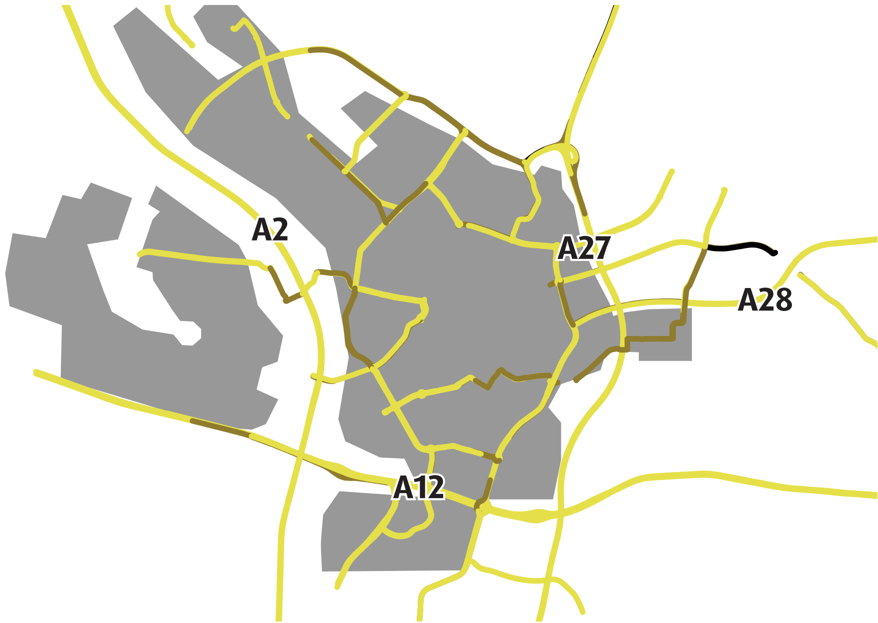


Fig 18: Doorrijsnelheid ochtendspits t.o.v. vrije doorrijsnelheid hoofdwegen Utrecht 2013



Verkeersafwikkeling op de snelwegen

Tussen 2011 en 2014 zijn verschillende infrastructurele projecten uitgevoerd op het hoofdwegennet. Door deze capaciteitsuitbreidingen verbeterde de autobereikbaarheid aanzienlijk, al moet worden aangetekend dat ook de crisis een rol speelt. Figuur 19 laat de verkeersafwikkeling op de snelwegen zien als reistijdfactor. De reistijdfactor geeft de verhouding weer tussen reistijd in de spits en de vrije reistijd. Op de A6, de A9 en de A27 is de reistijd in 2014 verbeterd, wat onder andere komt door de nieuw aangelegde spitsstroken op de A6 en A9. Op de A2 tussen de A9 en A10, A4, A2/N230 en de N230 is de reistijd enigszins toegenomen ten opzichte van vorig jaar.

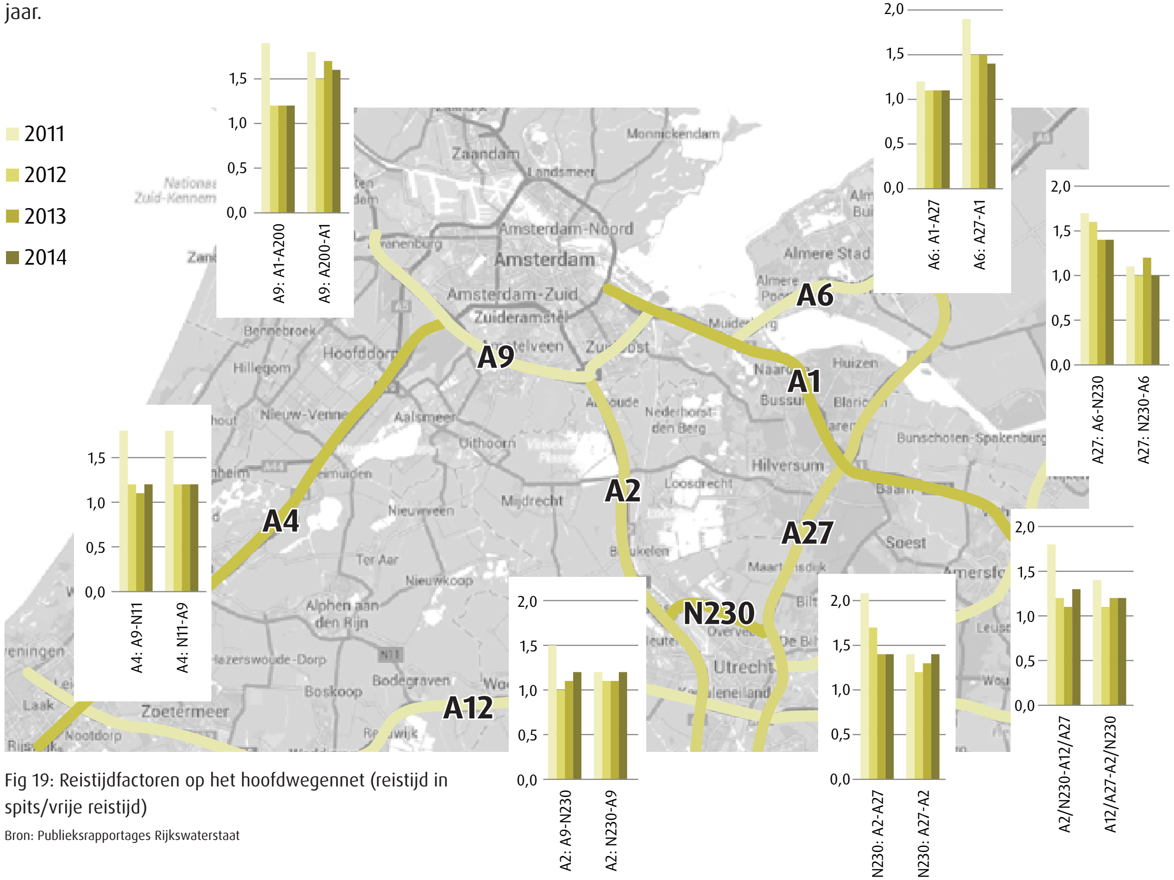


Fig 19: Reistijdfactoren op het hoofdwegennet (reistijd in spits/vrije reistijd)

Bron: Publieksrapportages Rijkswaterstaat

Trein

Het aantal in- en uitstappers per trein is tussen 2012 en 2013 verder toegenomen, met name in de Metropoolregio Amsterdam. Grootste stijgers zijn station Almere Centrum en Lelystad Centrum als gevolg van de openstelling van de Hanzelijn. Verder valt op dat vooral de interncitystations groeien, terwijl het beeld voor de sprinterstations wisselend is.

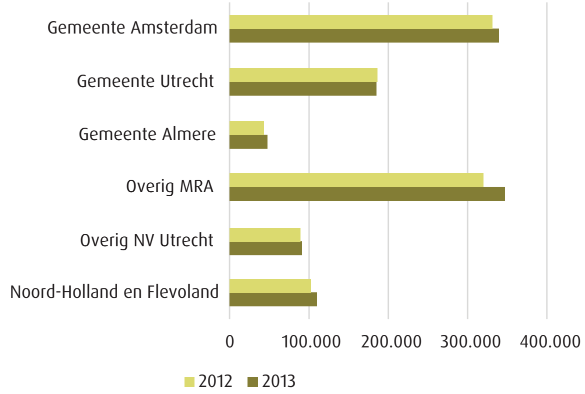


Fig 20: Aantal in- en uitstappende treinreizigers

Bron: Spoormonitor Utrecht en Metropoolregio Amsterdam, 2014

Regionaal openbaar vervoer groeit gestaag

Voor het regionale openbaar vervoer ontbreken precieze cijfers, maar is het beeld dat de snellere hoofdlijnen of R-netlijnen zich sterk ontwikkelen en dat de rest van het openbaar vervoernet een lichte afname laat zien. De bekendheid van R-net en de waardering laat een stijgende ontwikkeling zien. Er wordt gewerkt aan uitbreiding van de stallingcapaciteit voor fietsen rondom R-Net.

Schiphol groeit naar 55 miljoen reizigers

Voor de internationale bereikbaarheid is Schiphol van cruciaal belang. Het aantal reizigers wat van Schiphol gebruikt maakt groeit gestaag. Tussen 2010 en 2014 nam het totaal aantal reizigers met ongeveer 26% toe tot bijna 55 miljoen. Schiphol groeit iets minder hard dan haar concurrenten, maar Schiphol doet het qua te bereiken bestemmingen in vergelijking met de anderen goed. Via Schiphol kunnen 267 bestemmingen worden bereikt. Sinds 2010 is dit aandeel met 12% gestegen. Ongeveer 60% van de reizigers heeft Schiphol als begin- of eindpunt van de reis; het overige deel stapt over op een andere vlucht. Het aantal mensen dat met de trein naar Schiphol reist is tussen 2009 en 2012 afgenomen van 39% naar 35%. Dit zou te maken kunnen hebben met verstoringen in de Schipholtunnel.

RRAAM: Gebruik van de trein groeit en reistijd auto verbeterd

Het aantal in- en uitstappers in Almere in de trein is met ruim 10% gegroeid tussen 2012 en 2013, vooral als gevolg van de opening van de Hanzelijn en station Almere Poort. Op andere stations is juis teen afname te zien, wat waarschijnlijk kan worden verklaard door wijzigingen in de bediening van die stations (o.a. vervallen IC-stop Almere Buiten) en daarop volgende veranderingen in reis- en routekeuzes van mensen. Uit figuur 19 blijkt dat op de A6, de A9 en de A27 de reistijd in 2014 is verbeterd, wat onder andere komt door de nieuw aangelegde spitsstroken op de A6 en A9.

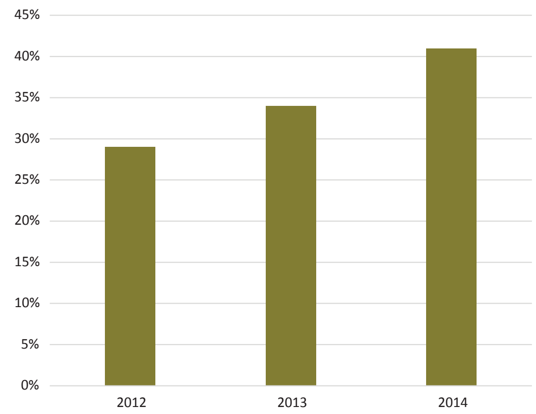


Fig 21: Bekendheid R-net

Bron: Rapportage bekendheid, imago en gebruik van R-net

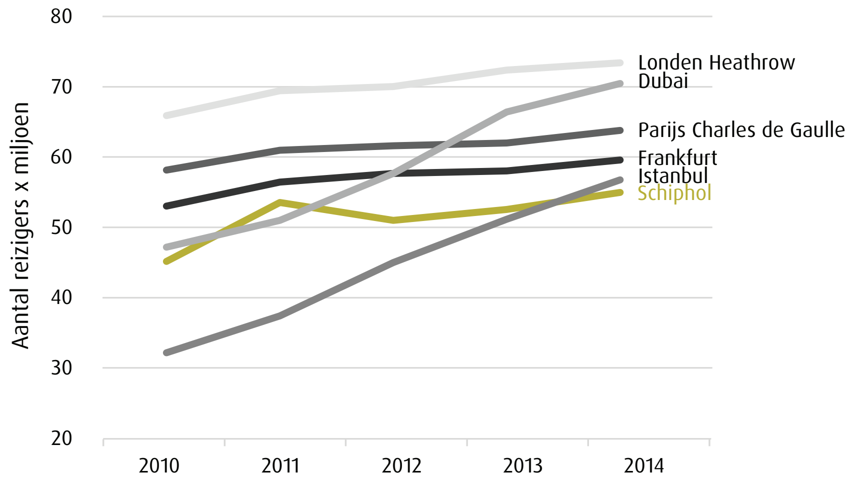


Fig 22: Aantal reizigers per jaar

Bron: SEO Economisch onderzoek

NATUUR EN LANDSCHAP

Aantrekkelijk landelijk gebied en groen in/om de stad

Natuur, water, recreatie, cultuurhistorie en groen vormen een belangrijke flankerende agenda op de programma's voor wonen, werken en bereikbaarheid in de Noordvleugel. De Gebiedsagenda zet in op het behoud en verbeteren van de toegankelijkheid en leefbaarheid van het landelijk gebied en het bewaren van evenwicht tussen stad en land/natuur. Naast een verhoogde vraag naar woningen, is er namelijk ook meer vraag naar recreatie.

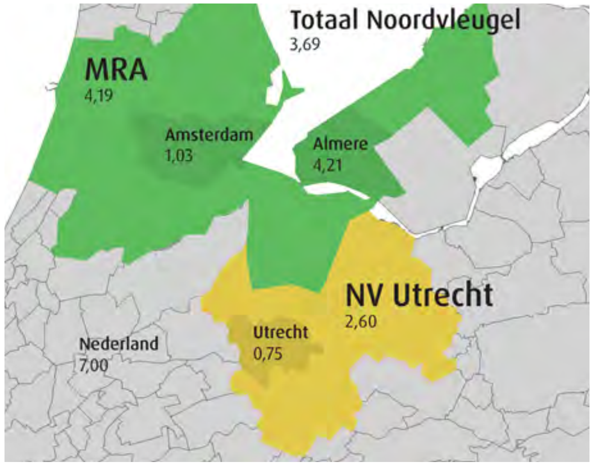


Fig 23: Verhouding tussen hectare groen en rood grondgebruik 2006-2010 Waarbij groen is recreatieterrein, agrarisch terrein, bos en open natuurlijk terrein, binnenwater en buitenwater. Waarbij rood is verkeersterrein, bebouwd terrein en semi-bebouwd terrein

Bron: CBS

Beschikbaarheid van natuur

In de Noordvleugel bedraagt de groen-roodverhouding 3,7 (cijfers 2010): het totale 'groene' of onbebouwde areaal is 3,7 keer zo groot als het 'rode' of bebouwde areaal. Vooral in de gemeente Utrecht is het groen grondgebruik relatief laag met 0,75. De landelijke groen-roodverhouding is 7,0.
Dit komt in ongeveer dezelfde verhoudingen terug bij recreatieterreinen (per inwoner, cijfers 2010). In de MRA ligt de hoeveelheid recreatieterrein per inwoner met 49 m2 hoger dan in NV Utrecht (40 m2), hetgeen deels wordt veroorzaakt door de grote hoeveelheid recreatieterrein in Flevoland (114 m2 per inwoner).

Stijgend gebruik recreatiegebieden

Het gebruik van recreatiegebieden lijkt de laatste jaren te intensiveren. In Flevoland steeg het aantal dagbezoeken aan recreatiegebieden dit jaar met 3% naar 2,45 miljoen in 2013 ten opzichte van 2012 (Monitor Toerisme en Recreatie Flevoland 2014). In de provincie Noord-Holland was dezelfde trend te zien; een stijging van 1,7% naar 11,5 miljoen in 2013 (Jaarverslag Recreatieschap Noord-Holland, 2013). Ook blijkt uit het Grote Groenonderzoek dat een groot deel van de Amsterdammers (in 2013 zelfs 89%) stadsparken bezoekt, en dat de parken ook steeds beter gewaardeerd worden (Grote Groenonderzoek Amsterdam, 2013). Het gemiddelde rapportcijfer was 7,2 in 2013 ten opzichte van een 7 in 2008.

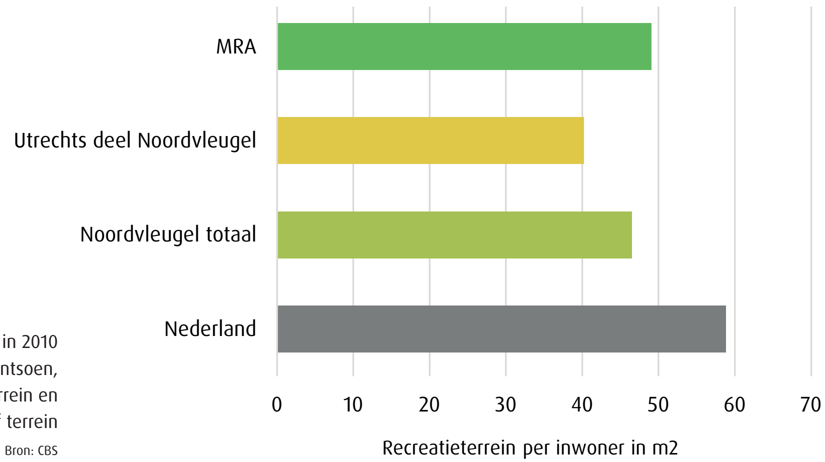


Fig 24: Recreatieterrein per inwoner in m2 in 2010 Waarbij recreatieterrein is park en plantsoen, sportterrein, volkstuin, dagrecreatief terrein en verblijfsrecreatief terrein

Bron: CBS

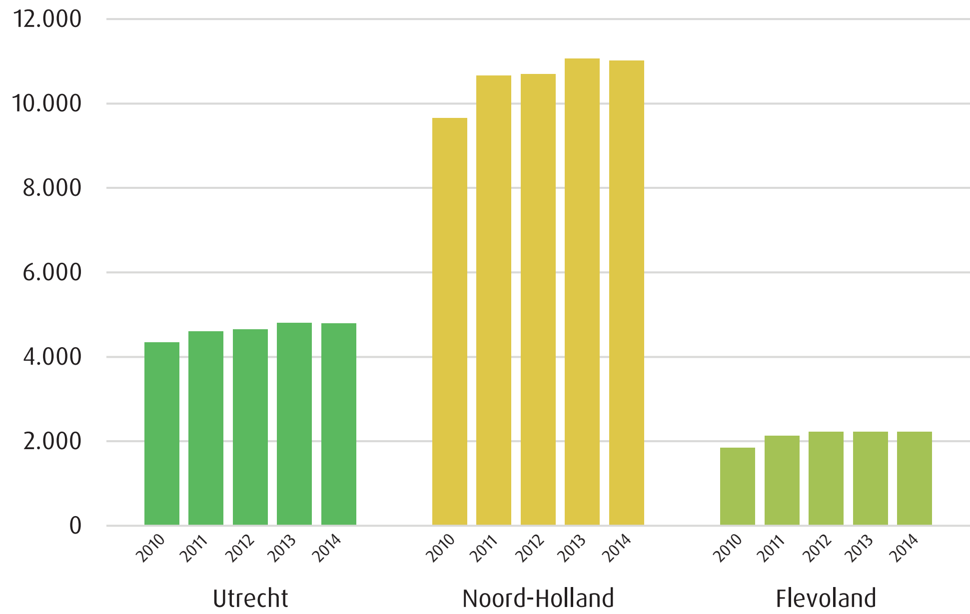
Naast de recreatiegebieden binnen de Noordvleugel vervult ook het Groene Hart - grotendeels buiten de Noordvleugel gelegen - een belangrijke functie als recreatiegebied voor inwoners van de Noordvleugel.

Ontwikkeling EHS

De drie Noordvleugel-provincies presteren op het landelijk gemiddelde de laatste 4 jaar als het gaat om de verwerving van Ecologische Hoofdstructuur. Van de drie Noordvleugel-provincies heeft de provincie Flevoland relatief gezien het meeste progressie geboekt (gemiddelde jaarlijkse groei van 4,7% tussen 2010 en 2014), maar in absolute zin is het verworven EHS areaal - evenals de totale taakstelling - minder dan de provincies Noord-Holland en Utrecht.

Natura2000 Markermeer/IJmeer

Om de toestand van de natuur in het Markermeer-IJmeer in beeld te brengen, wordt momenteel een natuurthermometer opgesteld die driejaarlijks zal worden herzien. De thermometer zal indicatoren bevatten over Natura2000, Kader Richtlijn Water en het Toekomst Bestendig Ecologisch Systeem. De ontwikkeling van de thermometer is in de afrondende fase, maar op een aantal onderdelen is verdere uitwerking noodzakelijk. Naar verwachting kan de thermometerstand in de volgende editie van de monitor gebiedsagenda Noordvleugel wel worden opgenomen.



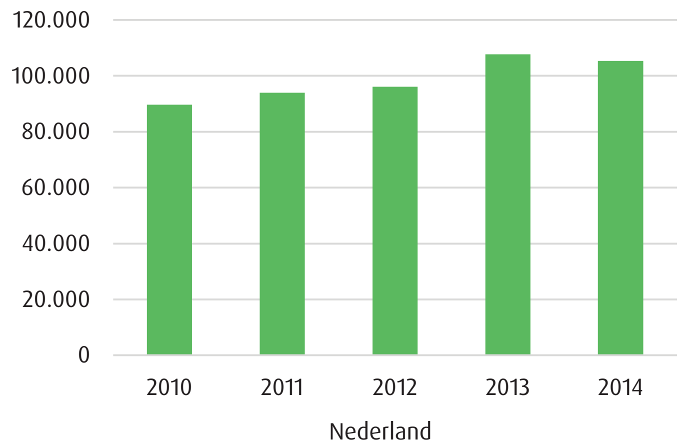


Fig 25: Ontwikkeling verworven EHS (ha), 2010-2014

Bron: NOK Rapportages 2010-2014

WATER

Robuust watersysteem

Waterkwantiteit (veiligheid en beschikbaarheid zoetwater) en –kwaliteit is een belangrijke randvoorwaarde voor een goede leefbaarheid in de Noordvleugel. In andere grootstedelijke regio's in Europa is het waterbeleid veelal minder prominent. Met name voor de Noordvleugel, die bijna in zijn geheel onder de zeespiegel ligt, is het een belangrijk punt. Er is dan ook een groot aantal beleidsplannen over waterveiligheid, watervervuiling, zoetwatervoorziening en waterkering. De Deltabeslissingen 2015 en Kaderrichtlijn Water (KRW) hebben hun betekenis en doorwerking in het waterbeleid binnen de Noordvleugel. Het Rijk heeft hiervoor een bestuursakkoord gesloten met de regionale overheden. Het oplossen van de wateropgave is een lastige taak, aangezien veel externe factoren hier invloed op uitoefenen. Daarom wordt ook nog maar stukje bij beetje verbetering geboekt.

Waterveiligheid en voorkomen wateroverlast

Waterveiligheid is een hoofdprioriteit in Nederland in het algemeen, en in de grotendeels onder de zeespiegel gelegen Noordvleugel in het bijzonder. Daarom zijn in de Deltabeslissingen van het Deltaprogramma nieuwe normen vastgelegd die wettelijk worden verankerd. Hoofddoel van het Deltaprogramma is om Nederland te beschermen tegen hoogwater en een zoetwatertekort. Hiertoe is er in het Deltaprogramma de afspraak gemaakt dat waterrobuust inrichten vanaf 2020 in alle ruimtelijke plannen moet zijn verankerd. Dit moet ertoe leiden dat het Nederland in 2050 zo goed als mogelijk klimaatbestendig en waterrobuust is ingericht. Deze ambitie is in de Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie opgenomen.

De cijfers die in dit hoofdthema worden gepresenteerd zijn nog gebaseerd op de normen volgens de verlengde 3e toets Waterveiligheid. De vierde toets waterveiligheid zal gebaseerd zijn op de nieuwe normen en zal daardoor mogelijk een ander beeld opleveren.

De waterschappen Stichtse Rijnlanden en Amstel, Gooi en Vecht vallen grotendeels in de Noordvleugel. Op landelijk niveau voldoet 66% van het totaal aantal kilometers aan dijken, dammen en duinen aan de normen volgens de verlengde 3e toets Waterveiligheid. Stichtse Rijnlanden ligt met 65% ongeveer op het landelijke gemiddelde, Amstel, Gooi en Vecht ligt er met 96% ruim boven.

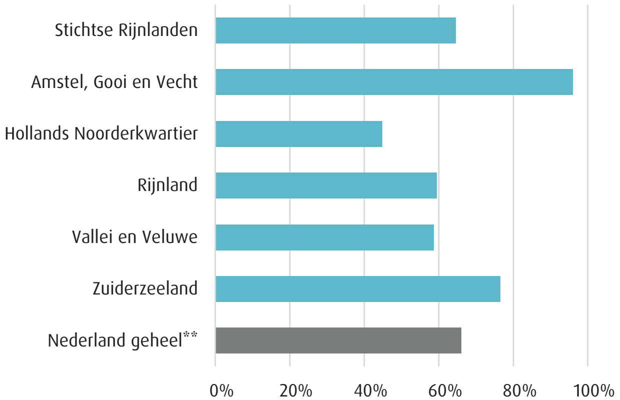


Fig 26: Dijken, dammen en duinen die voldoen aan norm Deltaprogramma (% van totaal km), 31-12-2013*
Bron:Ministerie van I & M: Water in beeld, Voortgangsrapportage Nationaal Waterplan en Bestuursakkoord Water over het jaar 2013
Dijken, dammen en duinen waarvoor nog nader onderzoek moet volgen, voldoen (nog) niet
*** Inclusief Waterlichamen onder beheer Rijkswaterstaat*

Waterschappen	Kilometers gereed	Kilometers in uitvoering
Hollands Noorderkwartier	41	62
Rijnland	7,5	2,4
Vallei en Veluwe	0	22
Nederland geheel	132	142

Fig 27: Voortgang Hoogwaterbeschermingsprogramma 2 voor waterschappen met projecten voor dijken, dammen en duinen (% van totaal km), 31-12-2014*
Bron: Ministerie van I & M: Water in beeld, Voortgangsrapportage Nationaal Waterplan en Bestuursakkoord Water over het jaar 2014
Exclusief Dijken, dammen en duinen in planstudie

Het Hoogwaterbeschermingsprogramma is onderdeel van het Deltaprogramma en bestaat uit maatregelen om de primaire waterkeringen aan de veiligheidsnorm te laten voldoen. Van de waterschappen binnen de Noordvleugel hebben Hollands Noorderkwartier, Rijnland en Vallei en Veluwe projecten lopen binnen het programma. De voortgang van de projecten in Rijnland loopt voor op het landelijk gemiddeld (7,5 van de 10 km is gereed), de voortgang van de projecten in Hollands Noorderkwartier is gemiddeld (41 van de 103 km gereed) en de projecten van Vallei en Veluwe zijn nog niet gereed.

Kwaliteit oppervlaktewater

In figuur 28 is te zien dat de chemische kwaliteit van de vier grootste wateren binnen de Noordvleugel in 2014 net als in 2009 veelal niet voldoet aan de geldende normen. De chemische kwaliteit van de Randmeren-Zuid (Gooimeer en Eemmeer) is in de peiling van 2014 verbeterd ten opzichte van 2009, en voldoet nu wel aan de norm.

Ook binnen het projectgebied RRAAM (Markermeer & IJmeer) is de chemische en ecologische kwaliteit nog niet op peil. Zo is de ecologische kwaliteit van het Markermeer en het IJmeer verslechterd in 2014 t.o.v. 2009. De wateren krijgen het oordeel “ontoereikend”, terwijl de ecologische kwaliteit in 2009 nog als “matig” werd aangeduid. Het verschil in kwaliteitsoordeel hangt nauw samen met de verscherpte toetsingscriteria sinds 2009. Daarentegen is de ecologische toestand van het Amsterdam-Rijnkanaal wel verbeterd (van “ontoereikend” naar “matig”).

Van grote betekenis voor de Noordvleugel is de zoetwatervoorziening vanuit het IJsselmeergebied en vanuit de Lek. Een van de deltabeslissingen bevat een voorstel voor afspraken voor het vergroten van de aanvoermogelijkheid van zoetwater. In de Deltabeslissingen is afgesproken dat de capaciteit van de aanvoermogelijkheden voor zoetwater vanuit het IJsselmeergebied en vanuit de Lek naar de landbouwgebieden in (onder meer) de Noordvleugel moet worden vergroot. Van wezenlijk belang voor de productiviteit van de landbouw en agro-food cluster is de bestrijden van verzilting en verdroging met deze aanvoer. Ook verdrogingsproblemen (verzakkingen, funderingsproblemen) in stedelijk gebied kunnen hiermee worden tegengegaan.

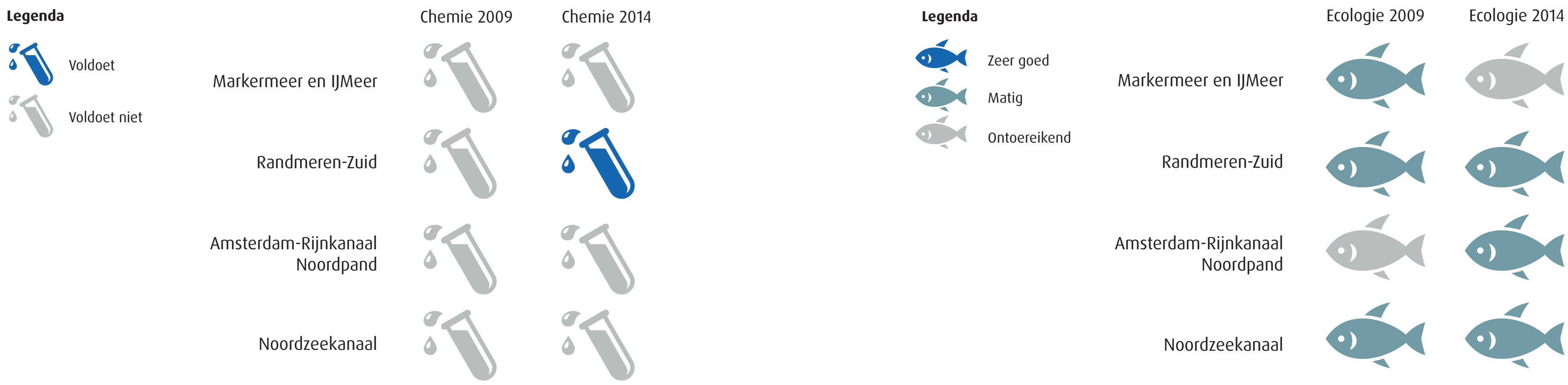


Fig 28: Waterkwaliteit belangrijke wateren in Noordvleugel 2009 en 2014

Bron: Waterkwaliteitsportaal, 2015

ENERGIE

Verduurzaming energievoorziening

Een duurzame, betrouwbare, stabiele en betaalbare energievoorziening is essentieel voor de concurrentiekracht van de Noordvleugel. Het Rijk zet in op een lagere CO2-uitstoot en op 14% duurzame energie in 2020. De Noordvleugel als gebied heeft vooral een taak in het besparen van energie in bestaande bouw, nieuwbouw, industrie en mobiliteit. De provincies Utrecht, Noord-Holland en - met name - Flevoland zullen een grote rol blijven spelen in het opwekken van duurzame energie .

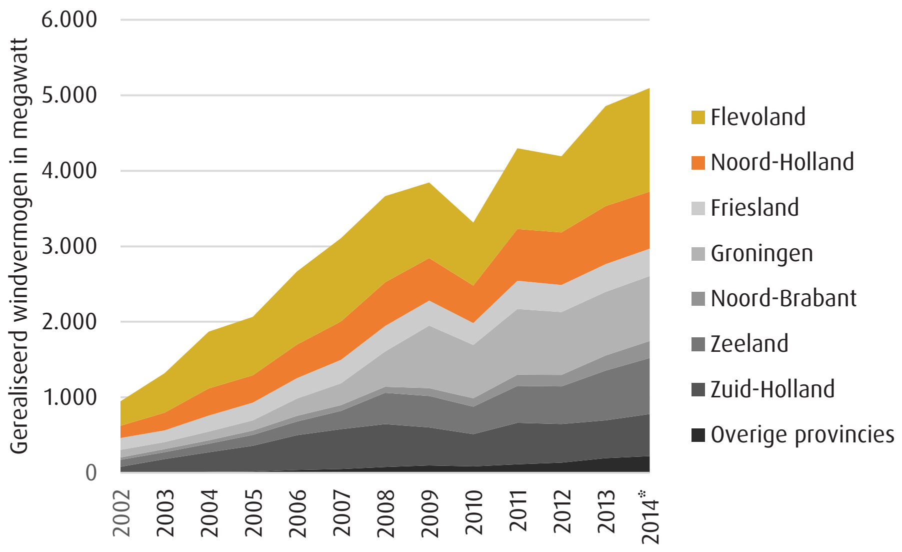


Fig 29: Gerealiseerd windvermogen in megawatt per provincie en op zee, 2002-2014

Bron: CBS, geraadpleegd 29 juni 2015

Voorlopige cijfers

Windenergie

Het aantal windmolens stijgt en vooral het vermogen gaat verder omhoog. De Noordvleugel telt inmiddels 215 windmolens, 29 meer dan 2013. Het totale vermogen is 320 Megawatt (cijfers 9 april 2015). Dit is circa een tiende van ons nationale windmolenpark. Binnen de Noordvleugel heeft het grondgebied van Flevoland nog steeds veruit de grootste capaciteit (145 windmolens, 205 MW) en dat is ook stevig gegroeid ten opzichte van 2013 (118 windmolens, 180 MW).

Het overige deel van de drie provincies, buiten de Noordvleugel, telt 708 windmolens met een vermogen van 871 MW. Deze meer landelijke gebieden nemen dus een veel groter deel van de windproductie voor hun rekening dan de Noordvleugel zelf. De offshore windparken Amalia en Egmond aan Zee tellen daarnaast nog eens 96 windmolens en 228 MW vermogen. Cijfers over gerealiseerd vermogen zijn alleen op het niveau van de provincies beschikbaar. In 2014 waren de drie Noordvleugelprovincies samen verantwoordelijk voor meer dan 42% van het gerealiseerde windvermogen in Nederland.

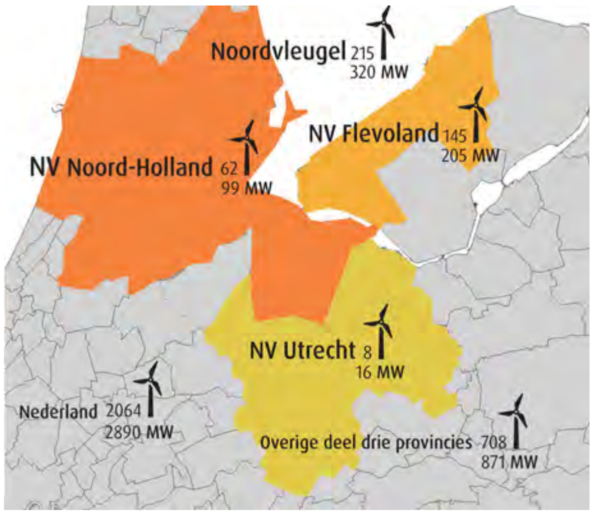


Fig 30: Aantal windmolens en vermogen in MW, peildatum 1 april 2015

Bron: Windstats.nl (Bosch & Van Rijn)

Zonne-energie

In 2013 produceerde Nederland 61,6 miljoen kWh aan zonne-energie (zonnecellen die zonder subsidie uit PV, SDE+, SDE en MEP-regeling zijn aangeschaft niet meegeteld). Een kwart hiervan werd opgewekt in de drie Noordvleugel-provincies. Per hoofd van de bevolking staat de productie van zonne-energie op een relatief laag niveau vergeleken met andere provincies.

Energieverbruik woningen

Huishoudens in de Noordvleugel verbruiken gemiddeld 1.369 m3 aardgas en 2.927 kWh elektriciteit (cijfers 2013). Beide getallen liggen lager dan landelijk. De rest van Nederland gebruikt met name relatief meer elektriciteit. Trends in aardgasverbruik zijn mede afhankelijk van externe factoren. Zo is er in 2013, mede door een koude winter, weer meer aardgas verbruikt. In de Noordvleugel en ook landelijk loopt het verbruik van elektriciteit per huishouden terug, op beide schaalniveaus in een vergelijkbaar tempo. Tussen 2010 en 2013 daalde het gemiddelde elektriciteitsverbruik met -3,5% in de Noordvleugel tegenover -4,5% landelijk. Het lagere energieverbruik in de Noordvleugel kan voor een groot deel verklaard worden door relatief kleinere woningen die bovendien dichter op elkaar gebouwd zijn, vergeleken met Nederland als geheel.

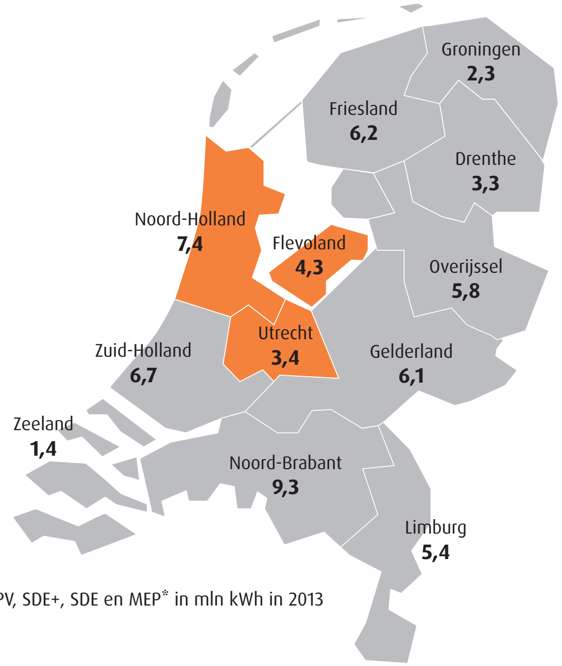


Fig 31: Productie zonne-energie PV, SDE+, SDE en MEP* in mln kWh in 2013

Bron: RVO, Rapportage hernieuwbare energie

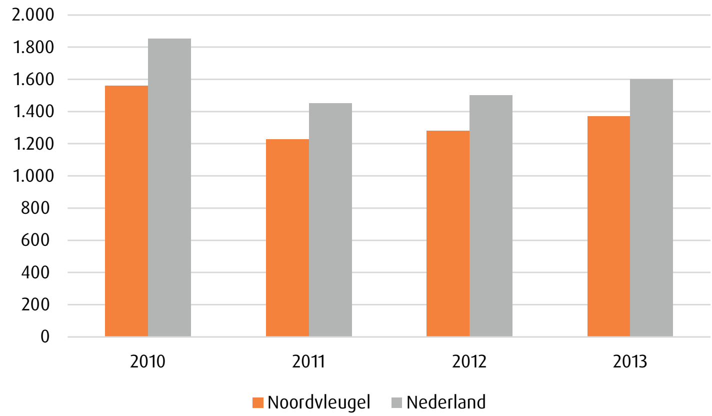


Fig 32: Gemiddeld jaarlijks aardgasverbruik in m3 per woning, Noordvleugel en Nederland, 2010-2013

Bron: CBS, geraadpleegd 8 april

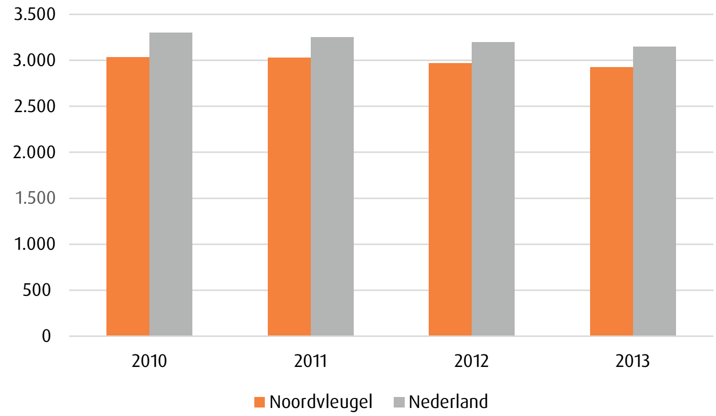
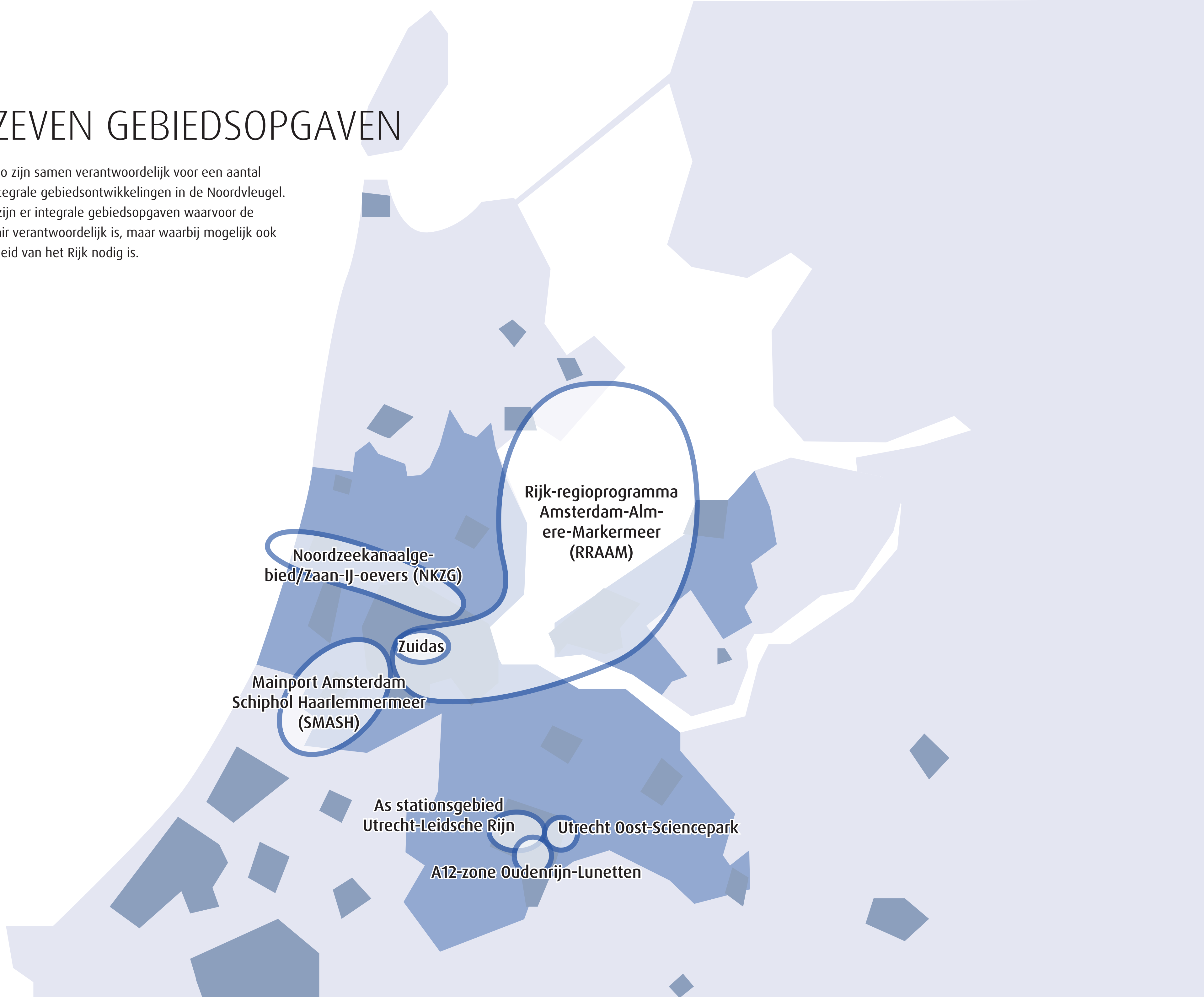


Fig 33: Gemiddeld jaarlijks elektriciteitsverbruik in kWh per woning, Noordvleugel en Nederland, 2010-2013

Bron: CBS, geraadpleegd 8 april 2015

DE ZEVEN GEBIEDSOPGAVEN

Rijk en regio zijn samen verantwoordelijk voor een aantal majeure integrale gebiedsontwikkelingen in de Noordvleugel. Daarnaast zijn er integrale gebiedsopgaven waarvoor de regio primair verantwoordelijk is, maar waarbij mogelijk ook betrokkenheid van het Rijk nodig is.



ZUIDAS



Foto: Marc Dorleijn

Sinds de gemeente Amsterdam in 1998 haar Masterplan voor de Zuidas presenteerde, heeft het gebied aan weerszijden van de A10 Zuid zich ontwikkeld tot toplocatie in nationaal en internationaal perspectief, met een concentratie van banken en advocatenkantoren, (hoofd)kantoren van internationaal opererende bedrijven en de langer in dit gebied opererende VU/VUMC en de RAI.

De economische aantrekkingskracht van het gebied komt tot uiting in de ontwikkeling van de werkgelegenheid. Sinds 2010 is deze met bijna 15% toegenomen, tot ca. 36.700 banen in 2014. In 2014 was de werkgelegenheidsstijging met +8,3% het sterkst. Met name in de zakelijke dienstverlening (46% van de totale werkgelegenheid op de Zuidas) nam het aantal banen de afgelopen jaren sterk toe. De totale toename tussen 2010 en 2014 bedroeg in deze sector +20,5%.

De werkgelegenheidsgroei op de Zuidas gaat gepaard met een toenemende verstedelijking van het gebied. Sinds 1998 is er ruim 662.000 m2 netto aan functies toegevoegd, waarvan 94.000 m2 in 2014. Hiernaast is er 258.000 m2 in aanbouw (peildatum 1-1-2015). Het overgrote deel van de totale netto toevoeging sinds 1998 betreft kantoren (59%), gevolgd door voorzieningen (23%). In 2014 werd ook een aanzienlijk oppervlakte aan woningen gerealiseerd (+29.000 m2), waarmee het totaal aantal woningen op de Zuidas ruim 1.100 bedraagt (peildatum 1-1-2015). Het aantal woningen is sinds 2010 ongeveer gelijk gebleven, maar tot aan 2020 is een toename van 2.000 nieuwe woningen gepland.

Ter behoud van de nationale alsook internationale aantrekkingskracht wordt er de komende jaren gewerkt aan de bereikbaarheid van de Zuidas over de weg en per OV: project Zuidasdok. Zo wordt de A10 Zuid tussen 2017 en 2028 verbreed tot 2x6 rijstroken, ontvlochten van lokaal verkeer en deels ondergronds geplaatst (geschatte rijksbijdrage €1,4 miljard). Daarnaast verbeteren de opwaardering van station Zuid-WTC naar een multimodale OV-terminal en de oplevering van de Noord-Zuidlijn de bereikbaarheid van de Zuidas.

Plan	**Voortgang indien van toepassing**			
Functies toegevoegd & in aanbouw	*Toegevoegd 1998-2015*[*]	*Toegevoegd in 2014:*	*In aanbouw per 1-1-2015:*	*Totale beoogde netto toevoeging*[**]*:*
Kantoren	388.000 m2	63.000 m2	75.000 m2	630.000 m2
Wonen	121.000 m2	29.000 m2	85.000 m2	760.000 m2
Voorzieningen	153.000 m2	2.000 m2	98.000 m2	850.000 m2
Totaal	**662.000 m2**	**62.000 m2**	**258.000 m2**	**2.240.000 m2**
Zuidasdok (A10 Zuid): ▪ Verbreding Nieuwe Meer-Amstel: 2x6 rijstroken ▪ Ondertunneling A10 bij Zuidas Centrum ▪ Ontvlechting doorgaand & afslaand verkeer	Voorbereidende fase, aanbestedingsprocedure gestart. Bouw: 2017-2028			

Plan	**Voortgang indien van toepassing**
Aanleg Noord-Zuidlijn	In aanbouw, gereed najaar 2017
Opwaardering Station Zuid-WTC, o.a: ▪ Verbreding trein- en metroperrons ▪ Omklapping metrostations ▪ 2e stationspassage	Voorbereidende fase. Bouw: 2017-2018

[*] Peildatum: 1e kwartaal 2015

[**] Beoogd rond 2040

Ook energie en duurzaamheid is een belangrijk thema binnen zowel nieuwbouw als bestaande bebouwing op de Zuidas. Zo moeten alle gebouwen tenminste een BREEAM-excellent certificaat behalen (een beoordelingsmethode voor de duurzaamheid van gebouwen).

De Zuidas is – mede dankzij de geschetste ontwikkelingen op het gebied van economie, verstedelijking en bereikbaarheid – van essentieel belang voor het internationale vestigingsklimaat van de Noordvleugel en van Nederland als geheel. Expats vanuit de hele wereld zijn op de Zuidas werkzaam en wonen vooral in de zone Amsterdam Centrum–Zuid–Amstelveen.

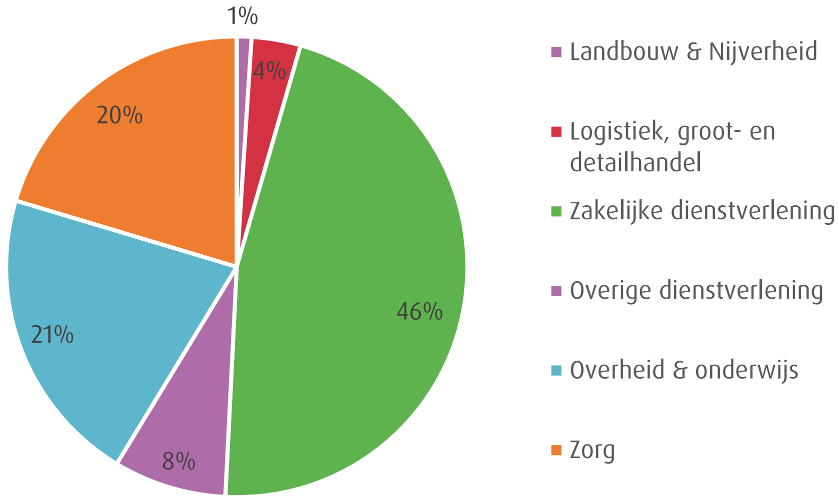


Fig 31: Werkgelegenheidsverdeling Zuidas 2014 naar sector

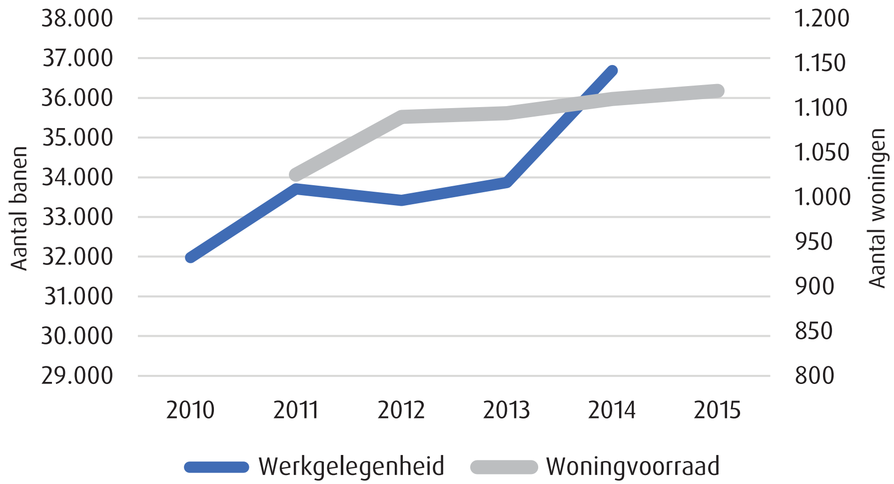




Fig 34: Ontwikkeling werkgelegenheid en woningvoorraad Zuidas 2010-2014

Bron werkgelegenheid: Lisa, peildatum april/mei

Bron woningvoorraad: BAG, peildatum 1 januari

AS STATIONSGEBIED UTRECHT - LEIDSCHE RIJN

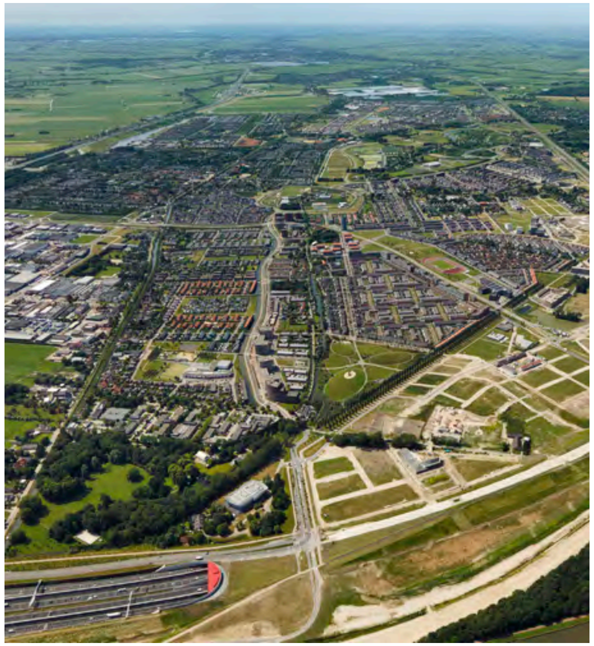


Foto: Gerry Hurkmans

Op de As Stationsgebied Utrecht - Leidsche Rijn spelen omvangrijke, langlopende ontwikkelingen van nationale betekenis: de herontwikkeling van Nederlands belangrijkste OV-knooppunt, het kwalitatief verbinden van het oude en het nieuwe deel van Utrecht Centrum, de realisatie van Leidsche Rijn en diverse binnenstedelijke transformatieopgaven op de as tussen het stationsgebied en Leidsche Rijn.

Het stationsgebied kent een sterke economische aantrekkingskracht en is een zeer hoogwaardige vestigingslocatie binnen de Noordvleugel. Dit vertaalt zich in 2014 in een werkgelegenheidsstijging in de gehele As stationsgebied Utrecht - Leidsche Rijn van +3,5% tot ±72.300 banen, na een daling in 2013. Voor de gehele periode 2010-2014 was de stijging van het aantal banen het sterkst in de zakelijke dienstverlening (+13,7%).

Ook op het gebied van verstedelijking speelt de As, en dan met name Leidsche Rijn, een prominente rol. De grootste VINEX-locatie van Nederland voorziet met 31.000 woningen tot 2025 in een groot deel van de verstedelijkingopgave van de Noordvleugel. Inmiddels zijn er ca. 21.000 nieuwbouwwoningen opgeleverd in Leidsche Rijn (waarvan 600 in 2014), waarmee het totaal aantal woningen in de gehele As Stationsgebied Utrecht – Leidsche Rijn op ca. 32.600 uitkomt (zie figuur 36).
Belangrijk binnen de verstedelijkingsopgave is de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum op de grens met de bestaande stad. Het centrum zal detailhandel, horeca, kantoren en appartementen herbergen en wordt tevens een vervoersknooppunt. De realisatie van het centrum is al gestart en wordt medio 2017 afgerond.

Naast de ontwikkeling van nieuw stedelijk gebied richt Utrecht zich binnen de As ook op de geleidelijke transformatie van verouderde binnenstedelijke industrielocaties zoals de Merwedekanaal-zone, de Cartesiusdriehoek en Welgelegen.

Een prominent doel binnen de herontwikkeling van het stationsgebied is het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht en van de Noordvleugel als geheel. Utrecht Centraal wordt herontwikkeld als OV-terminal voor trein, tram, bus, fiets en taxi, met een capaciteit van meer dan 100 miljoen reizigers

Plan	Voortgang indien van toepassing
Stationsgebied: voortgang projecten	
OV-terminal	In aanbouw, gereed eind 2016
Stationsplein Oost	Noordzijde (incl. fietsenstalling): in aanbouw, gereed 2016; Zuidzijde (incl. station Uithoflijn): realisatie 2017- 2020
Westzijde station & Jaarbeursterrein	Stadskantoor, trappen stationsplein, fietsenstalling: gereed; Herinrichting Croeselaan: in uitvoering, realisatie 2018 Jaarbeursplein incl. WTC: realisatie 2015-2018 Omklap Jaarbeursterrein: realisatie 2016-2020
Catherijnesingel	Noord: in uitvoering, realisatie medio 2016 Zuid: realisatie 2017-medio 2020
Vredenburg	Herinrichting Vredenburg Noord incl. HOV: gereed; Vredenburgknoop: in aanbouw, medio 2015 gereed Vredenburgplein: realisatie in 2016
Rabobrug	Realisatie 2015-2016

Plan	Voortgang indien van toepassing	
Toevoeging kantoren sinds 1-1-2014	67.000 m2 bvo (bouw stadskantoor)** Totale opgave 250.000 m² bvo	
Ontwikkeling Leidsche Rijn Centrum *Functies toegevoegd sinds 1-1-2014:*	In aanbouw, per 1-1-2015*	Totale opgave
Detailhandel	32.500 m²	38.400 m²
Horeca	3.617 m²	15.750 m²
Kantoren	32.627 m²	136.500 m²
Woningen	762 woningen	> 3000 woningen

* Functies in aanbouw worden volgens planning medio 2017 opgeleverd

** Peildatum 1-1-2015

per jaar. Fase 1 van de herontwikkeling loopt tot medio 2020 en omvat onder meer de OV-terminal (gereed in 2016), Stationsplein Oost (gefaseerde oplevering tot aan 2020), Station Westzijde /Jaarbeursplein (gefaseerde oplevering tot aan 2020), het Vredenburgplein (gereed in 2016) en het terugbrengen van water in de Catherijnesingel (gefaseerde oplevering tot aan 2020). In 2014 is onder de noemer "Healthy Urban Boost" de toekomstvisie voor Fase 2 opgesteld, die o.a. de Catharijnesingel-Zuid, het Jaarbeursgebied en het Westplein e.o. omvat. De toekomstvisie biedt de hoofdlijnen voor de structuurvisie, waarover in de eerste helft van 2016 wordt besloten.

Duurzaamheid is een integraal thema binnen de verschillende (her)ontwikkelingsopgaven in het gebied, in lijn met de gemeentelijke doelstelling dat Utrecht in 2030 klimaatneutraal moet functioneren. Zo is het Utrechtse stationsgebied geselecteerd als Europees icoon voor duurzame herontwikkeling, mede dankzij de zonnepanelen op het dak van de stationshal en autoluwe karakter dat het stationsgebied krijgt.



Bron: CU2013.nl

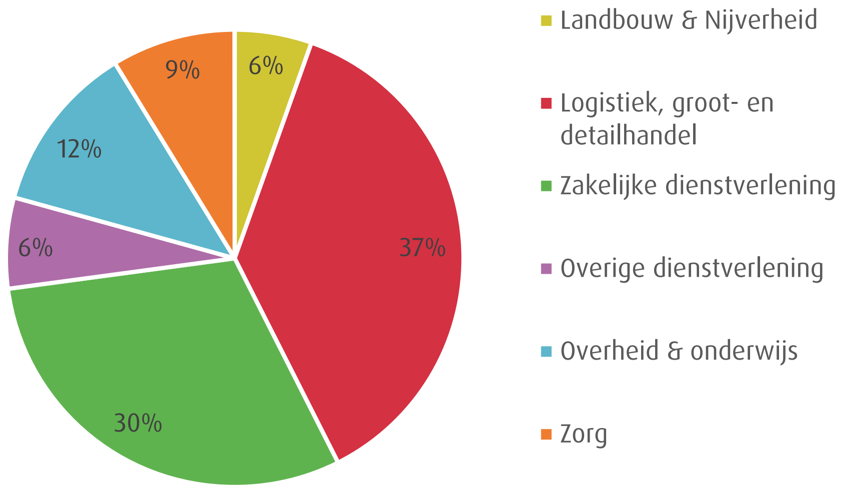


Fig 35: Werkgelegenheidsverdeling As Stationsgebied Utrecht - Leidsche Rijn naar sector

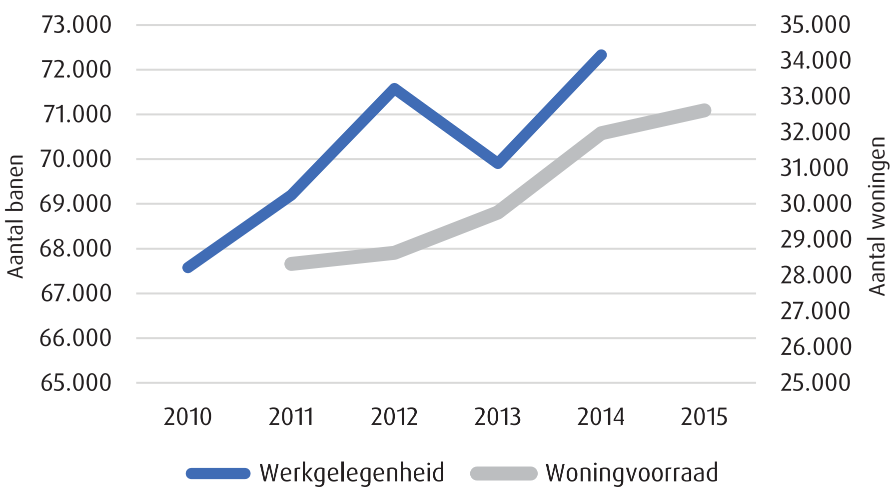


Fig 36: Ontwikkeling werkgelegenheid en woningvoorraad As Stationsgebied Utrecht - Leidsche Rijn 2010-2014

Bron werkgelegenheid: Lisa, peildatum april/mei

Bron woningvoorraad: BAG, peildatum 1 januari

RIJKSSTRUCTUURVISIE AMSTERDAM-ALMERE-MARKERMEER



Paul Deelman pdfoto

De Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM) schetst een perspectief voor de ontwikkeling van woningbouw, bereikbaarheid en natuur in de regio Amsterdam-Almere-Markermeer. Doel is het versterken van de agglomeratiekracht van de Noordvleugel en de bijdrage van Almere daaraan.

De werkgelegenheidsontwikkeling blijft in de gemeente Almere (het projectgebied van RRAAM) achter op de andere gebiedsopgaven. Waar de werkgelegenheid tussen 2010 en 2011 nog met 1,6% steeg, daalde deze tussen 2011 en 2014 met gemiddeld 1,8% op jaarbasis, tot ± 76.800 in 2014. Wel is de daling tussen 2013 en 2014 (-1%) beduidend minder sterk dan een jaar ervoor (-3,5%). De werkgelegenheidsdaling is het sterkst in de landbouw & nijverheid (-15% tussen 2010 en 2014) en overige dienstverlening (-9,6% tussen 2010 en 2014). Enkel de zorgsector kende een stijging van 7,3% in de gehele periode 2010-2014

Almere vangt een groot deel van de verstedelijkingsdruk in de Noordvleugel op: in RRAAM wordt uitgegaan van een toename van 60.000 woningen t.o.v. 2010 op de (zeer) lange termijn. In de periode 2010-2014 zijn ca. 5.000 nieuwbouwwoningen gerealiseerd (zie figuur 38). Door de toevoeging van verschillende typen woningen vergroot Almere de diversiteit aan woonmilieus in de Randstad.

De groei van Almere verloopt gefaseerd volgens een meerkernig stadsconcept: na de realisatie van de locaties Poort, Centrum Weerwater, Oosterwold en Nobelhorst worden er in Noorderplassen West, Haven en in de bestaande stad woningen toegevoegd. Op de Stichtsekant is een regionaal bedrijventerrein in ontwikkeling. Zo wordt de benodigde stedelijke druk opgebouwd voor de ontwikkeling van Almere Pampus, waar de gemeente ruimte heeft voor ca. 25.000 woningen.

Plan	Voortgang indien van toepassing
SAA: snelwegen Schiphol, Amsterdam en Almere	
▪ A10-Oost/ A1 Diemen: Uitbreiding naar 2x4 rijstroken	Gereed (2014)
▪ A1/A6 Diemen – Almere Havendreef: O.a. uitbreiding naar 2x5 rijstroken	In aanbouw: 2014-2020
▪ A9 Holendrecht – Diemen (Gaasperdammerweg) O.a. uitbreiding naar 2x5 rijstroken + wisselstrook	In aanbouw: 2015-2020
▪ A6 Almere Havendreef – Almere Buiten-Oost O.a. uitbreiding naar 2x4 rijstroken	In voorbereiding: bouw 2017-2022
▪ A9 Badhoevedorp – Holendrecht (Amstelveen) O.a. uitbreiding: 2x4 rijstroken	In voorbereiding: bouw 2019-2026
SBA-fase 1a (Stedelijke Bereikbaarheid Almere) ▪ Aanpak Hogering, Waterlandseweg en Kruispunten in Almere	In uitvoering: gereed in 2020

Plan	Voortgang indien van toepassing
OV-SAAL (Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad	
1e fase:	
▪ Spoorverdubbeling Zuidtak (Riekerpolder-Utrechtboog)	In aanbouw: 2012-2016
▪ Geluidsmaatregelen Weesp-Muiderberg	Gereed (2014)
▪ Geluids- & inframaatregelen Almere-Lelystad	In aanbouw: 2014-2016
2e fase:	In planstudie, realisatie in 2022
Verbreding A27 Utrecht Noord en Eemnes, o.a.:	
▪ Uitbreiding naar 2x3 rijstroken	Tracébesluit gereed; aanbestedingsprocedure bezig.
▪ Spitsstrook Utrecht Noord – Bilthoven	Bouw 2016-2018
Stand Natura 2000 thermometer 2014 (totaalscore)	Naar verwachting medio 2015 gereed
Luwtemaatregelen Hoornse Hop	MIRT-planuitwerkingfase medio 2017 afgerond. Start realisatie 2017
Markerwadden eerste fase	Aanbesteding in 2015 Start realisatie 2016, oplevering 1e fase eind 2020

Op het gebied van bereikbaarheid is het doel van de Rijksstructuurvisie om Almere nog meer in het regionale mobiliteitsnetwerk van de Noordvleugel te verweven. Hiertoe is het project SAA opgezet (verbreding van de snelwegen tussen Schiphol, Amsterdam en Almere) en wordt de A27 tussen Utrecht Noord en Eemnes verbreed. Verder heeft OV-SAAL (Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad) als doel de treinfrequentie tussen Schiphol en Lelystad vanaf 2016 te verhogen. Voor de lange termijn behoort de IJmeerverbinding (metro-achtige verbinding via tunnel of brug) met Amsterdam nog tot de mogelijkheden; hierover wordt naar verwachting omstreeks 2025 besloten.

Naast woningbouw en bereikbaarheid zijn natuur en water belangrijke pijlers van RRAAM. Zo moet het Markermeer-IJmeer zich ontwikkelen tot Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES, zie ook hoofdopgave Water). De natuurthermometer Markermeer-IJmeer, die naar verwachting eind 2015 wordt opgeleverd, zal ecologische toestand en de ontwikkeling van het Markermeer-IJmeer tot TBES in beeld brengen. Eerste stappen zijn het project Luwtemaatregelen Hoornse HOP (het creëren van golfluwe zones in het Markermeer, zodat het water helderder wordt en de ecologische kwaliteit verbetert) en de eerste fase van het project Markerwadden (natuurherstel van het Markermeer door de aanleg van eilanden van zand, klei en slib).

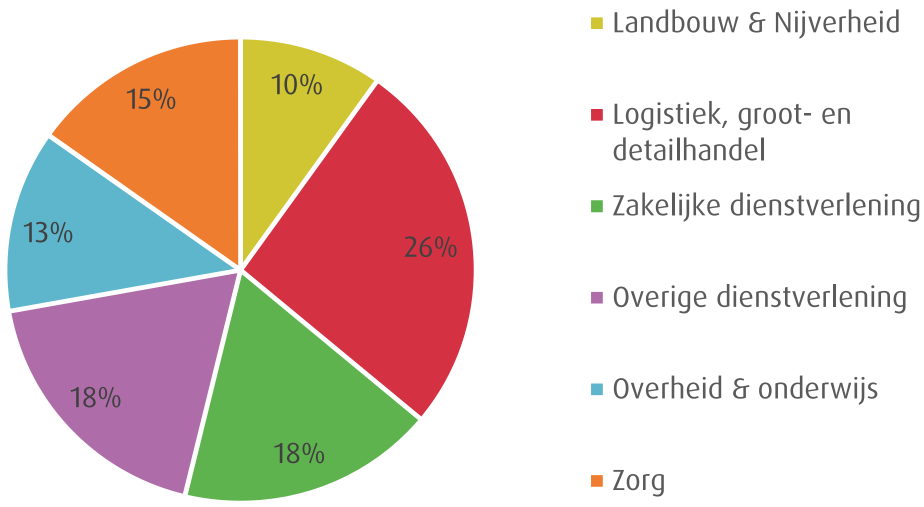


Fig 37: Werkgelegenheidsontwikkeling RRAAM naar sector

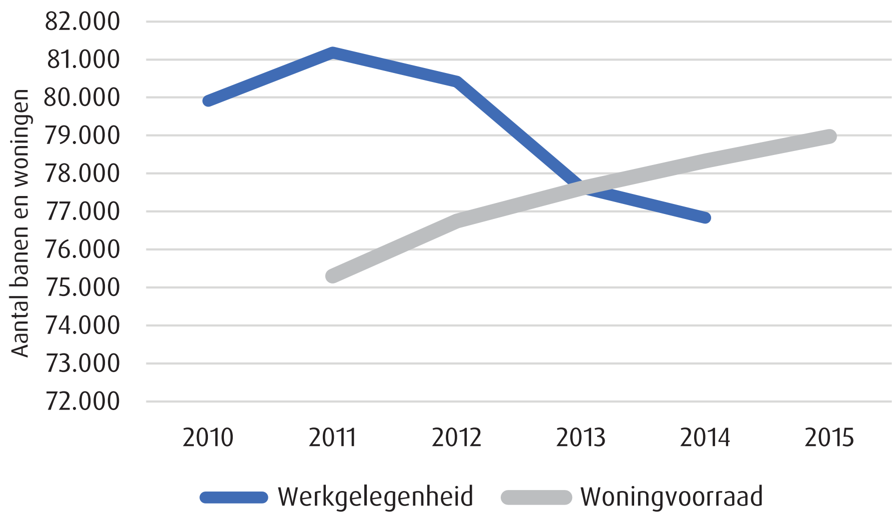


Fig 38: Ontwikkeling werkgelegenheid en woningvoorraad RRAAM 2010-2014

Bron werkgelegenheid: Lisa, peildatum april/mei

Bron woningvoorraad: BAG, peildatum 1 januari

NOORDZEEKANAALGEBIED/ZAANIJOEVERS



Foto&video Honing

De Visie Noordzeekanaalgebied (NZKG) 2040, opgesteld in 2013, bevat de ambitie om met het gebied een zo groot mogelijke bijdrage te leveren aan de internationale concurrentiepositie van de regio. Twee belangrijke thema's in de visie zijn een gezonde groei van de haven en de ontwikkeling van (hoog)stedelijke woonwerkmilieus langs de ZaanIJ-oevers, in beide gevallen rekening houdende met de schaarse fysieke ruimte en milieuruimte.

Het gebied is van regionaal, nationaal en internationaal economisch belang. Met een netto goederenoverslag van 98 mln. ton in 2014 (t.o.v. 95 mln. ton in 2013) is het NZKG het op één na grootste zeehavengebied van Nederland en het vierde van Europa. De Visie NKZG zet bovendien in op verdere groei van de zeehavens tot 125 mln. ton overslag per jaar, via intensivering van het bestaand havenareaal.

De groei van de zeehavens gaat in 2014 gepaard met een banengroei in het NZKG van 1,1% tot ca. 156.600 banen, na een lichte afname in de jaren 2012 en 2013. In de sectoren financiële dienstverlening en overheid & onderwijs steeg het aantal banen het sterkst, met 9,3% resp. 16,4% tussen 2010 en 2014. Over deze periode nam de werkgelegenheid in de landbouw & nijverheid daarentegen met 14,8% af.

Naast economische ontwikkeling adresseert de Visie NZKG ook het belang van nieuwe (hoog)stedelijke woonwerkmilieus langs de Zaan- en IJ-oevers van Zaanstad en Amsterdam. Doelstelling in het kader van MIRT Zaan/IJ is om minimaal 30.000 woningen te realiseren en zo een ononderbroken lint van woon-, werk- en verblijfsmilieus te vormen. Sinds 2004 zijn er ruim 7.000 woningen ontwikkeld.

Om de bijdrage van het NZKG aan de internationale concurrentiepositie van de Noordvleugel te optimaliseren, wordt aan de bereikbaarheid van het gebied gewerkt. Zo zijn de afgelopen jaren al de tweede Coentunnel en de Weststrandweg gerealiseerd en zijn de spitsstroken op de A7 en A8 eind 2015 gereed. Ook loopt er een MIRT-verkenning A7-A8, een MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam en een planstudie A8-A9. De bereikbaarheid over het water zal met de realisatie van een .grotere zeesluis in 2019 ter vervanging van de verouderde

Plan	Voortgang indien van toepassing
Netto goederenoverslag zeehavens Groei 2014 t.o.v. 2013: Totaal 2014:	 + 3 mln. ton (+ 2,9%) 98 mln. ton
Positie in "World Ports Ranking 2013" van AAPA, gemeten in netto goederenoverslag Binnen Nederland Binnen Europa Wereldwijd	 # 2 (na Rotterdam) # 4 (na Rotterdam, Antwerpen, Hamburg) # 41
Ruimte-intensiveringsmonitor havens & woningbouw	Concept in juni 2015 gereed, eindversie eind 2015

Plan	Voortgang indien van toepassing
Spitsstrook A7/A8 Purmerend-Zuid en aansluiting Oostzaan/Zaanstad-Zuid	In aanbouw: eind 2015 gereed
Vervanging Noordersluis IJmuiden	Aanbestedingsprocedure bezig. Aanleg: 2016-2019

Noordersluis bij IJmuiden verbeteren. De nieuwe sluis is cruciaal voor behoud en versterking van de internationale positie van de zeehavens, maar kan als internationale eyecatcher ook van toeristisch belang zijn.

Uitgangspunt is om de ontwikkeling van het gebied duurzaam en met behoud van natuur- en recreatiegebieden als Spaarnwoude te laten plaatsnemen. In de havens worden transities mogelijk gemaakt gericht op duurzame energie, terwijl de groei van de goederenoverslag via intensivering van het bestaande areaal zal plaatsvinden. De ruimte-intensiveringsmonitor zal inzicht bieden in de mogelijkheden hiertoe.

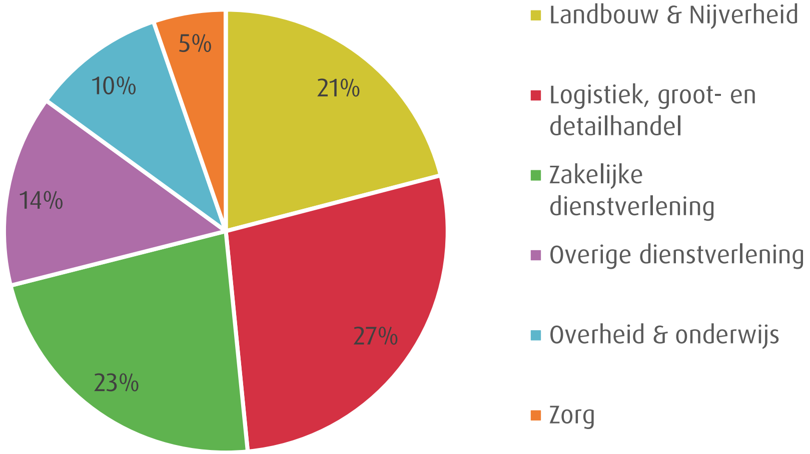


Fig 39: Werkgelegenheidsontwikkeling Noordzeekanaalgebied/Zaan-IJ-Oevers naar sector

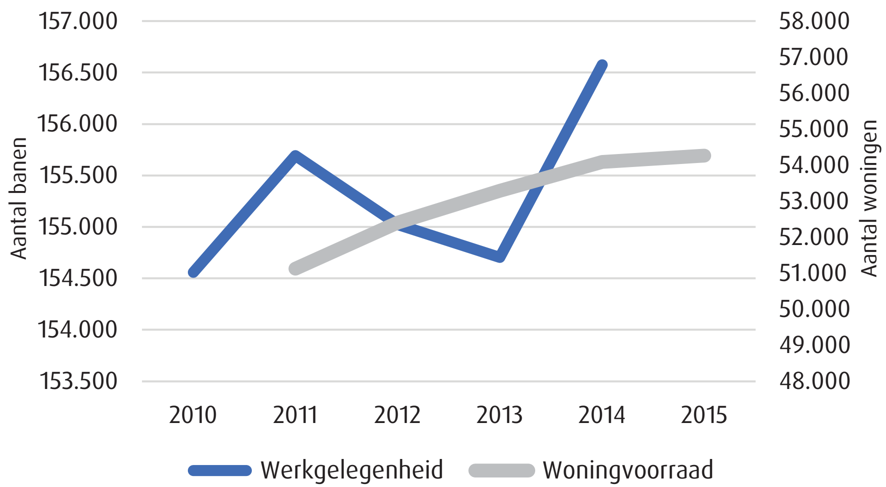


Fig 40: Ontwikkeling werkgelegenheid en woningvoorraad Noordzeekanaalgebied/Zaan-IJ-Oevers 2010-2014

Bron werkgelegenheid: Lisa, peildatum april/mei

Bron woningvoorraad: BAG, peildatum 1 januari



Urhahn Urban Design

UTRECHT OOST/SCIENCE PARK



In Utrecht-Oost ontstaan op en rond het Utrecht Science Park (USP) de contouren van een internationaal georiënteerd kenniscluster met een concentratie van topbedrijven in een aantrekkelijke groene omgeving. Op het USP zijn kennisinstituten als partijen als de Universiteit Utrecht (UU), de Hogeschool Utrecht (HU), het Universitair Medisch Centrum (UMC), TNO en het Hubrecht Instituut gevestigd. De positie van het USP als kenniscluster neemt bovendien de komende jaren verder toe, met de geplande verhuizing van verschillende kennisinstituten naar het gebied. Zo staan onder andere de komst van het RIVM, het Prinses Maximaziekenhuis en de nog niet verhuisde departementen van de Hogeschool Utrecht tot aan 2018 op de planning.

In 2014 kende Utrecht Oost/Science Park een positieve ontwikkeling van de werkgelegenheid (+0,9%). Ook in de jaren daarvoor ontwikkelde het aantal banen zich positief; de stijging t.o.v. 2010 bedraagt +7,7%. In deze periode steeg de werkgelegenheid in de sector overheid & onderwijs met +32,4% het sterkst. De komende jaren wordt er aan infrastructuur en vastgoed in Utrecht-Oost/ Science Park e.o. 2 miljard euro geïnvesteerd (waarvan 920 miljoen euro aan de Ring Utrecht A27) en komen er naar verwachting ca. 5.000 banen bij.

Deze ambities vragen om een goede afstemming van ruimtelijke en bereikbaarheidsopgaven en om een scherpe internationale profilering. Hiertoe werken bestuurders van UU, de HU, het UMC, USP, de gemeenten Utrecht en De Bilt, de provincie Utrecht en Utrechts Landschap samen. In november 2014 hebben zij de volgende gedeelde ambitie uitgesproken: "Utrecht-Oost biedt in 2020 een internationaal toonaangevend vestigingsmilieu op het gebied van life-sciences, duurzaamheid en gezondheid."

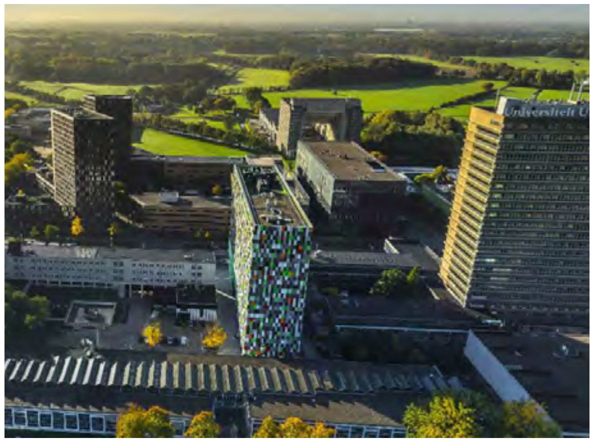
Hoewel het zwaartepunt van Utrecht Oost ligt op de kennisfunctie van het gebied, worden er ook steeds meer woningen en voorzieningen op en om het USP gebouwd. Het aantal woningen bleef in 2014 op het niveau van de jaren ervoor (ca. 2.400), maar wordt met de realisatie van studentencomplex Johanna medio 2015 uitgebreid met 650 studentenwoningen. Gezien de snelle ontwikkeling van het USP is de bereikbaarheid

Plan	Voortgang indien van toepassing
Verhuizing partijen naar USP:	
▪ RIVM	Verhuist in 2018 naar USP
▪ Prinses Maxima Ziekenhuis (kinderoncologie)	Eind 2014 eerste afdeling geopend binnen WKZ; 2017 nieuwbouwlocatie gereed
▪ Antoni van Leeuwenhoekziekenhuis (uitbreiding op USP door fusie met oncologieafdeling UMC)	Fusie uitgesteld
▪ Hogeschool Utrecht: verhuizing alle departementen naar USP	Zomer 2016: alle departementen verhuisd
Samenwerking gebiedspartijen Utrecht-Oost/ Science Park ▪ 5 opgaven vastgelegd in november 2014	1. Ontwikkelruimte creëren 2. Hoogwaardige kennisclusters faciliteren 3. Ontmoetingsruimte ontwikkelen 4. Bereikbaarheidsknelpunten oplossen 5. Oog voor duurzame en gezonde leefomgeving
Uitbreiding studentenhuisvesting Uithof: Project Johanna: + 655 woningen	In aanbouw, medio 2015 gereed

Plan	Voortgang indien van toepassing
Tramverbinding Utrecht Centraal Station – Uithof	In aanbouw, gereed 2018
OV MIRT onderzoek	Afgerond in 2012 Vervolg: regionale OV-verkenning, gestart in januari 2015
Uitbreiding A27/A28	
▪ Verbreding A27 Lunetten-Rijnsweerd (bak van Amelisweerd)	
▪ Naar 4 (richting zuiden) + 6 (richting noorden rijstroken	Gereed (2013)
▪ Verdere verbreiding naar 7 + 7 rijstroken	Ontwerp-tracébesluit/MER medio 2016 ter inzage
▪ Verbreding A28 Rijnsweerd - Hoevelaken	Gereed (2013)
Verduurzaming kantorenpark Rijnsweerd	Looptijd convenant: 2013-2020, nu in onderzoeksfase. Bij enkele kantoorgebruikers reeds investeringen zichtbaar

en de verbinding met de rest van de stad Utrecht een blijvend punt van aandacht. Met het oog hierop wordt de tramverbinding Utrecht Centraal Station – Uithof gerealiseerd en geeft de regionale OV-verkenning vervolg aan het in 2012 afgeronde OV MIRT onderzoek. Ook de fiets is zeer belangrijk voor de bereikbaarheid van het USP; het aantal studenten en medewerkers van de UU dat voor dagelijks vervoer naar de Uithof de fiets gebruikt steeg van 50% in 2006 naar 55% (medewerkers) à 60% (studenten) in 2014 (Bron: UU, 2015).

Ook verduurzaming van het gebied staat op de agenda, bijvoorbeeld in kantorenpark Rijnsweerd, grenzend aan het USP. Ondernemers en de gemeente werken samen aan de uitvoering van een convenant gericht op het verduurzamen van de energiehuishouding van het kantorenpark.



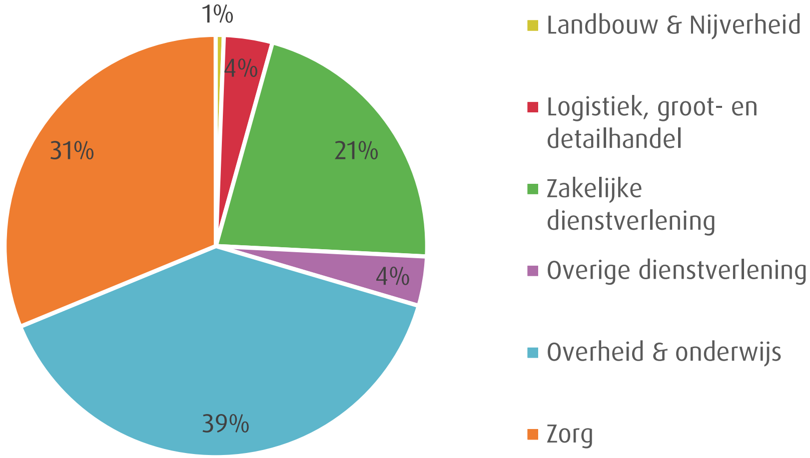


Fig 41: Werkgelegenheidsontwikkeling Utrecht Oost/Science Park naar sector

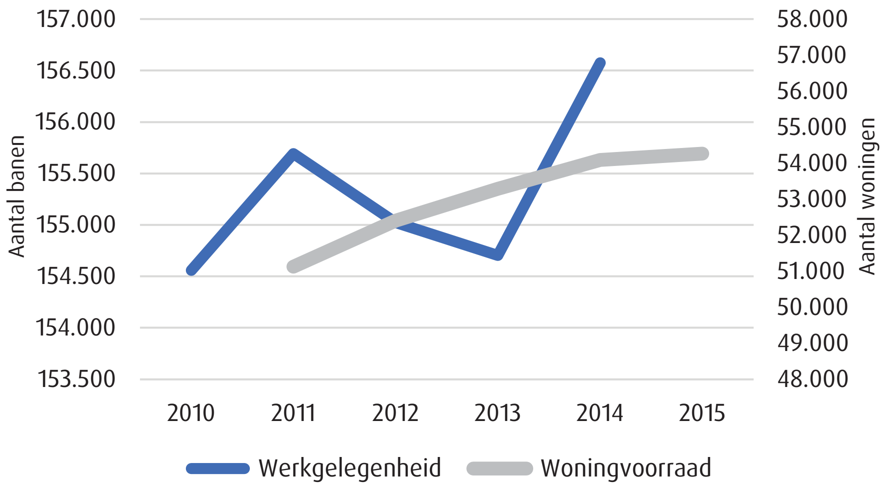
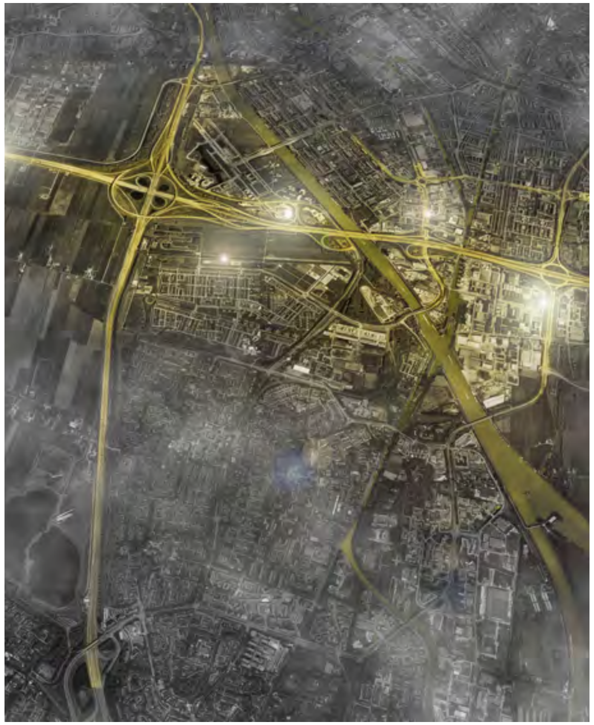


Fig 42: Ontwikkeling werkgelegenheid en woningvoorraad Utrecht Oost/Science Park 2010-2014

Bron werkgelegenheid: Lisa, peildatum april/mei

Bron woningvoorraad: BAG, peildatum 1 januari

A12-ZONE OUDENRIJN-LUNETTEN



A12 Centraal

In 2009 zijn de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en Houten, de Regio Utrecht en de provincie Utrecht (Stuurgroep A12 Centraal) gestart met een verkenning naar de ontwikkelingsmogelijkheden in de A12-zone, het gebied aan weerszijden van de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten. In 2011 heeft de stuurgroep ingestemd met de Intentieverklaring "Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal", waarin zij schetst hoe de A12-zone zich op lange termijn kan ontwikkelen van een monofunctionele, extensief gebruikte stedelijke rafelrand tot een multifunctioneel woonwerkgebied in het hart van een aangesloten metropolitane regio.

De bestuurlijke interesse voor de A12-zone komt voort uit de economische potentie van het gebied, gezien de ligging op een kruispunt van twee sterke economische vervoersassen (de A2 en A12). Deze potentie is ook door diverse private partijen, verenigd in de Initiatiefgroep A12-zone, herkend. Het Handelingsperspectief A12-zone beschrijft welke investeringen in de A12-zone gewenst zijn en op welke publieke medewerking private partijen mogen rekenen. De initiatieven moeten in beginsel in de geldende ruimtelijke en financiële kaders passen, maar overheden kunnen wel worden verleid tot het financieren van proceskosten, het versnellen van procedures en waar verantwoord het beperkt planologisch ruimte bieden.

Ook vanuit het perspectief van verstedelijking is de A12-zone belangrijk voor de regio Utrecht. Het gebied is één van de laatste grote transformatie-/verdichtingslocaties waar de regio Utrecht na 2030 haar ruimtebehoefte kan accommoderen.

In de intentieverklaring heeft de Stuurgroep aangegeven voor 2025 géén grootschalige ontwikkeling te voorzien. De periode tot 2020 geldt als fase van 'actief rentmeesterschap', waarin er niet actief wordt geïnvesteerd in de herontwikkeling van het gebied. Wel wordt de komende jaren ingezet op projecten die actuele ruimtelijke opgaven oplossen en die ervoor zorgen dat het gebied aantrekkelijk blijft voor investeringen. De projectgroep en Stuurgroep A12-zone komen een paar keer per jaar bijeen om deze ontwikkelingen te bespreken en waar nodig af te stemmen.

Een voorbeeld van een ontwikkeling tijdens het actief rentmeesterschap is het tijdelijk gebruik van de Galecopperzoom in Nieuwegein-Noord. Doelstelling was de beheersing van de financiële problematiek en ruimte bieden aan 'nuttige' functies' zonder de langetermijnambities van de A12-zone in de weg te staan. Medio 2013 heeft het College van B&W van Nieuwegein een ontwikkelstrategie vastgesteld waarin is verwoord hoe publieke en private partijen samen tijdelijke invulling kunnen geven aan dit gebied. Duurzame energieproductie in combinatie met leisure, recreatieve en educatieve functies behoren tot de mogelijkheden.

RIJKSPROGRAMMA STRUCTUURVISIE AMSTERDAM SCHIPHOL HAARLEMMERMEER (SMASH)



Ministerie Infrastructuur en Milieu, GIRO, Bijvoet, 2011

De ontwikkeling van Mainport Schiphol en Metropoolregio Amsterdam kunnen elkaar versterken maar kunnen ook leiden tot botsende ruimteclaims. SMASH (Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer) is het kader waarbinnen het Rijk besluit over deze botsende ruimteclaims. In dit Rijksprogramma wordt samen met de betrokken partijen onderzocht welke ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden nodig zijn om de potentie van het gebied beter te benutten. Ook is met SMASH geïnvesteerd in de regionale uitvoeringskracht. De rollen en bevoegdheden van Rijk en regio zijn duidelijk benoemd en is bepaald welke partij primair aan zet is bij welke beleidsopgave.

Het versterken van de ruimtelijk-economische samenhang tussen Mainport en Metropool is een speerpunt binnen SMASH. Vanuit dit speerpunt wordt dit jaar het ontwikkelingsconcept Kerncorridor Schiphol-Zuidas-Binnenstad verder uitgewerkt. Daarnaast wordt ingezet op de ontwikkeling van de "Westas": de brede corridor die loopt van de Greenport Aalsmeer, via Schiphol naar de Haven van Amsterdam. De Gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, de Haven van Amsterdam en SADC werken samen aan de vraag hoe – binnen de logistiek of in cross-sectoraal verband – nieuwe combinaties kunnen worden ontwikkeld vanuit een visie op de circulaire economie. Zij hebben hun ambitie uitgesproken in het manifest Westas, dat in 2015 en 2016 wordt getransformeerd in een roadmap met concrete initiatieven voor de circulaire economie in de Westas.

Binnen SMASH dient de ontwikkeling van Schiphol plaats te vinden binnen de bestaande ruimtelijke restricties. Dit houdt in dat er binnen de 20Ke contour geen nieuwe woningbouw mag plaatsvinden. Transformatie van kantoren naar woningen is in het vigerende beleid niet toegestaan; wel vindt er nog overleg plaats over een mogelijke versoepeling van dit beleid.

Het Kabinetsbesluit over de uitbreiding van de luchthaven zelf, met een extra start- en landingsbaan parallel aan de Kaagbaan, stond voor 2015 gepland maar is voorlopig uitgesteld. Wel is het Luchthavenbesluit voor Lelystad Airport per 1 april 2015 in werking getreden, en kan deze luchthaven naar verwachting vanaf 2018 extra capaciteit bieden aan Schiphol.

Voor de economische ontwikkeling van de Mainport en de Metropool is een optimale verbinding tussen beide gebieden essentieel. Amsterdam Connecting Trade (looptijd 2008-2015, trekker Schiphol Area Development Company) heeft daarom als doel de verbindingen tussen de logistieke kerngebieden in de Westas te optimaliseren. Eén van de ATC-projecten is de OLV (Ongestoord Logistieke Verbinding), opgesplitst in het OLV kerntraject tussen Schiphol Trade Park en de luchthaven Schiphol (plan wordt momenteel verder uitgewerkt) en OLV Greenport tussen Greenport Aalsmeer en luchthaven Schiphol (momenteel in de onderzoeksfase). Door de aanleg van vrije rijbanen voor vrachtverkeer wordt de verbinding tussen de gebieden voor goederentransport geoptimaliseerd. Met HST-Cargo (ook in onderzoeksfase) wordt in de toekomst (naar verwachting 2017) mogelijk gemaakt dat expresgoederen via de hogesnelheidstrein (in plaats van vrachtwagens) naar verschillende economische centra en logistieke knopen in Europa worden vervoerd.

Energie en duurzaamheid zijn belangrijke thema's in de ontwikkeling van Mainport Schiphol. In 2013 en 2014 zijn verschillende trajecten in gang gezet ter verduurzaming van de bedrijventerreinen bij Schiphol. Deze zijn o.a. gericht op een duurzame waterhuishouding, duurzaam hergebruik van materialen in de openbare ruimte en de uitgifte van BREEAM certificaten (een beoordelingsmethode voor de duurzaamheidsprestaties van gebouwen).

Tot slot is de nieuwe Omgevingswet, die naar verwachting in 2018 in werking treedt, relevant voor SMASH. De nieuwe wet integreert zo'n 26 wetten op het gebied van de fysieke leefomgeving, over onderwerpen als bouwen, milieu, waterbeheer, ruimtelijke ordening, monumentenzorg en natuur. De nieuwe Omgevingswet zal de ruimtelijke besluitvorming over Mainport Schiphol regeltechnisch vereenvoudigen.

BIJLAGE 1: TOELICHTING BIJ AFBAKENING THEMA'S GROEN, GEZOND EN SLIM VOOR NV UTRECHT

De Economic Board Utrecht (EBU) zet in op drie thema's die leiden tot meer innovatie, banen en economische groei in de regio: groen, gezond en slim. Om de werkgelegenheidsontwikkeling van de thema's in deze monitor in beeld te brengen, heeft de EBU een afbakening van de drie thema's opgesteld, op basis van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI 2008).

Elk van de drie thema's bestaat uit een binnenste ring (first tier) en een buitenste ring (second tier) van subsectoren. In de Monitor Gebiedsagenda Noordvleugel is enkel de first tier opgenomen, ofwel de meest kernachtige afbakening van de thema's.

Inherent aan de vertaling van de beleidsmatige thema's naar een selectie van SBI-sectoren is dat niet alleen de effectiviteit van het thematisch ingestoken beleid naar voren komt in de werkgelegenheidsontwikkeling, maar ook andere invloeden zoals conjuncturele schommelingen en bovenregionale/internationale ontwikkelingen.

Bovendien richt de EBU zich met name op de meer innovatieve bedrijven en omvat de afbakening ook meer traditionele bedrijvigheid. Tenslotte moet worden opgemerkt dat de inzet van de EBU is gericht op vergroting van de toegevoegde waarde en niet zozeer op het aantal banen.

Nevenstaande tabel laat de belangrijkste SBI subsectoren zien per thema:

Groen	**Gezond**	**Slim**
Productie groene energie	Ziekenhuizen	Uitgeverijen ICT software en gaming
Waterwinning en –distributie	Gezondheidspraktijken	ICT dienstverlening
Afval(water)inzameling en –behandeling	Verpleeg- en verzorgingstehuizen	Gegevensverwerking, webhosting en -portalen
Recycling en sanering	Gehandicaptenzorg	Architecten
Advies- en ontwerpbureaus	Jeugdzorg	Reclamebureaus
Technisch of ecologisch gerelateerd speur- en ontwikkelingswerk	Biotechnologisch onderzoek	PR-bureaus
Natuurbehoud	Gezondheidstechnologie	Industriële vormgeving

Bureau BUITEN
Achter Sint Pieter 160
3512 PV Utrecht
Telefoon: (030) 2318945

www.bureaubuiten.nl
secretariaat@bureaubuiten.nl

Goudappel Coffeng
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T +31 (0)20 420 92 17

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl